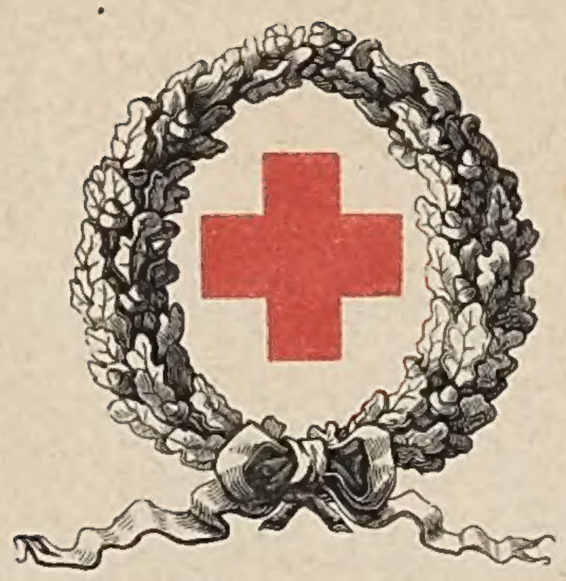


Die bayerischen Spitalzüge

im

deutsch-französischen Kriege

1870/71

von

Reinhold Hirschberg

Baumeister,

Ritter des K. B. Verdienstordens vom hl. Michael, Inhaber des K. B. Verdienstkreuzes für das Kriegsjahr 1870/71 und des Eisernen Kreuzes II. Classe am weissen Bande, Mitglied des Central-Ausschusses des bayer. Landeshilfsvereins

Mit 12 Tafeln.

Der Reinertrag dieser Schrift wird dem bayer. Landes-Hilfs-Verein überwiesen.

München

Theodor Ackermann

1872.

A. m. 9. 4.

KÖNIGL BAYER. BIBLIOTHEK BAMBERG

Akademische Buchdruckerei von F. Straub.

Inhalt.

Vorwort 1

I. Abschnitt.

Einleitung 3

1. Kapitel.

Die bayerischen Spitalzüge überhaupt 8

2. Kapitel.

Vom 2., 25. und 28. bayerischen Spitalzuge insbesondere 14
a) Beschreibung der Fahrt:
1) des 2. Spitalzuges am 8. August 1870 14
2) des 25. Spitalzuges am 4. Februar 1871 19
b) Beschreibung der Einrichtung:
1) des 2. Spitalzuges am 8. August 1870 27
2) des 28. Spitalzuges am 28. Februar 1871 31
c) Zusammenstellung eines Spitalzuges 39

II. Abschnitt.

Aufgabe und Verhalten des Begleitungspersonals während der Hin- und Rückfahrt 41
Angabe des Materials eines abgehenden Spitalzuges 44

III. Abschnitt.

Gutachten von Aerzten 49
Urtheile und Aeusserungen massgebender Persönlichkeiten nach Einsichtnahme der bayerischen Spitalzüge 63
Bemerkungen über die „Krankenzüge“ und die Schweizer-Eisenbahnwagen 66
Vorschläge des Verfassers 67

IV. Abschnitt.

Genfer Convention vom 22. August 1864 69
Instruction für den Transport Verwundeter und Kranker 70
Reglement für die Kriegsthätigkeit 80
Instruction für die Spitalzüge 85
Instruction für die mit der Behandlung der Dampfheizung in den Eisenbahnwaggons betrauten Heizer 88

V. Abschnitt.

Ueber Verwundeten-Transportwägen 93

Schlusswort 95

Vorwort.

Nachdem der nationale Kampf mit seinen grossartigen Waffensiegen, welche die Einheit und Freiheit des deutschen Vaterlandes zur Folge hatten, — einen glücklichen Abschluss gefunden hat, und der Friede mit all seinen Segnungen wiedergekehrt ist, zeigt sich allenthalben reges Interesse für die einzelnen Episoden und Erscheinungen des Riesenkampfes, aus dem deutsche Kraft, Intelligenz und Humanität so ruhmvoll hervorgegangen sind.

Eine der grossartigsten Erscheinungen jener denkwürdigen Zeit war sicher die allgemeine als Nationalpflicht anerkannte Sorge der im Heimatlande Gebliebenen für die draussen im Felde kämpfenden Helden.

Wer zählt die Millionen von Liebesgaben, welche auf den Altar des Vaterlandes niedergelegt wurden!

Während in den Kriegen früherer Zeiten ebenso viele Opfer durch Entbehrungen, Hunger und Krankheiten und Hilflosigkeit, als in und durch die Schlachten selber fielen, kamen diessmal von allen Gauen Deutschlands fortwährend die Sanitäter-Colonnen und Spitalzüge nach dem Kriegsschauplatze zugeeilt, um ihr schönes Werk christlicher Charitas und nationaler Bruderliebe auszuüben.

Der Verfasser dieser Zeilen, Bautechniker von Beruf, Mitglied des bayerischen Central-Ausschusses des Vereins für Pflege verwundeter und erkrankter Krieger, ist nun selbst im Auftrage des Central-Comité's mehrmals als Materialverwalter solcher und zwar bayerischer Spitalzüge nach dem Kriegsschauplatze abgegangen und glaubt desshalb für jene, welche Interesse dafür fühlen, wohl ein wahrheitsgetreues Bild über diese Spitalzüge auf Grund seiner gemachten Erfahrungen durch Wort und Bild entwerfen zu können und zu sollen.

Vielleicht werden sogar solche Interesse und Gefallen daran finden, welchen nicht Gelegenheit geboten war, von dergleichen Einrichtungen persönlich Einsicht zu nehmen; ganz gewiss aber werden es jene, welchen dadurch die Erinnerung an die Tage in der Seele wachgerufen wird, wo sie selbst verwundet oder krank mit solchen Spitalzügen aus dem Feindesland in die theuere Heimat gebracht worden sind.

Sollte endlich — was aber Gott verhüten wolle — das nun geeinigte deutsche Volk abermals zu den Waffen greifen müssen, um frechen Uebermuth in sein Nichts zurückzuweisen, dann könnten allenfalls diese Zeilen sogar Material und Anhaltspunkte für fachliche Verbesserungen bieten.

An jene Leser, welchen etwa die in's Minutiöse sich verlierende Beschreibung anscheinender Kleinigkeiten ein Lächeln entlockt, weil sie dieselben als im alltäglichen Leben vorkommend als Jedermann bekannt und selbstverständlich betrachten, und welchen vielleicht die Frage sich aufdrängt: Warum das Eine nicht so, ein Anderes nicht anders und gar ein Drittes endlich nicht so besser eingerichtet worden, oder warum sogar Dinge in den Kreis der Besprechung hereingezogen worden sind, welche unter Umständen jede Hausfrau wissen muss, — sei die Bitte gestellt, selbst die anscheinenden Kleinigkeiten nicht ganz unberücksichtigt zu lassen, weil sie vielleicht die positiv nöthige Grundlage zu Grösserem sind — nach dem alten Spruche: „Kleinere Ursachen, grössere Wirkungen!“ Ausserdem möge der Leser bedenken, dass diese Schrift auch ein Handbuch und eine Anleitung für eine in künftiger Zeit etwa nothwendig werdende Einrichtung neuer Spitalzüge sein soll, und dass es dann, besonders wenn solches in Eile geschehen muss, wo gewöhnlich die Hälfte des Allernothwendigsten und Unentbehrlichsten vergessen zu werden pflegt, dem mit der Einrichtung Betrauten sicherlich nur erwünscht sein kann, wenn er schon Alles verzeichnet vorfindet, was zu einem Spitalzuge nothwendig ist, und nicht erst Solches mühsam aufzeichnen und zusammensuchen muss.

Bot schon die mehrseitige Aufforderung vieler Freunde dem Verfasser einige Anregung zur Ausarbeitung dieses Schriftchens über die bayerischen Spitalzüge — den entscheidenden Impuls und den rechten Muth dazu gab ihm aber erst das Urtheil Seiner Kaiserl. und Königl. Hoheit des Kronprinzen **Friedrich Wilhelm** des deutschen Reiches und von Preussen, welcher am 24. Februar 1871 zu Versailles nach Besichtigung des bayerischen Spitalzuges Nro. I (des 27 sten in der Reihenfolge der bayerischen Spitalzüge, siehe Tabelle Seite 10 u. 11) seine höchste Anerkennung und Zufriedenheit über die Zweckmässigkeit seiner Einrichtung in ausserordentlich schmeichelhafter Weise nicht blos für die zunächst Betheiligten, sondern für ganz Bayern selbst aussprach, und behält sich desshalb der Verfasser vor, auf jenen ehrenvollen denkwürdigen Ausspruch am geeigneten Orte des Ausführlicheren nochmal zurück zu kommen.

Somit legt er das Buch mit der Bitte um Nachsicht in die Hände seiner Leser und zugleich mit dem Wunsche, dass es Jedem als das erscheinen möchte, was es nach des Verfassers Absicht sein soll — ein kleiner Baustein zur verherrlichenden Geschichte des denkwürdigen Krieges, — eines grossen Geschlechtes, — einer heroischen Zeit.

I. Abschnitt.

Einleitung.

So alt als die Menschheit ist auch ihr nothwendiges Uebel — der Krieg; ebenso alt aber ist gleichzeitig die Betheiligung an der Fürsorge für die verwundeten und erkrankten Krieger.

Die Lösung dieser Aufgabe der Humanität hat seit dem grauen Alterthum alle gebildeten Völker beschäftigt und sich in der mannigfachsten Weise geoffenbart. Darum ist die freiwillige Pflege verwundeter und kranker Krieger so wenig wie deren Schutz durch internationale Verträge eine Erfindung unserer Zeit. Namentlich die grosse Zeit der deutschen Freiheitskämpfe vor mehr als 50 Jahren steht gross da in der Geschichte auch auf dem Gebiete der freiwilligen Mitsorge für den leidenden Soldaten.

Mit der unaufhaltsam vorwärts schreitenden Zeit hat aber auch die private Humanität einen Schritt vorwärts gethan. Insbesondere hatte der nordamerikanische Bürgerkrieg der Entfaltung der freien Liebesthätigkeit weiten Spielraum eröffnet und durch die beispiellose Wirksamkeit der spontanen Vereinsthätigkeit auf dem Gebiete der Pflege verwundeter Krieger die allgemeine Aufmerksamkeit erregt.

Der Gedanke brach sich durch die Wirklichkeit Bahn, dass, um der Soldaten Noth im Kriege vorzubeugen, schon während des Friedens hiefür gerüstet werden müsse, und dass diese Vorsorge nicht ausschliessliche Aufgabe des Staates sein könne und sein solle. —

Die edlen Eigenschaften der menschlichen Natur, der Drang der Bethätigung des Mitgefühles an den leidenden Mitmenschen durch wirksame Linderung von Schmerz und Noth — er war nicht nur fern im Westen über dem Ocean erwacht und in Tausenden von Vereinen zum werkthätigen Ausdruck gelangt, auch herüben in der alten Welt regte er seine Schwingen und gab die Veranlassung zur Genfer Convention des Jahres 1863, welche für immer zu den denkwürdigsten Erscheinungen in der Culturgeschichte zählen wird.

Nur durch den Beitritt der deutschen Regierungen und der Vereine zur Pflege im Felde verwundeter und erkrankter Krieger zur Genfer Convention wurde im letzten grossen Kriege es den vielen freiwilligen Hilfsvereinen möglich gemacht, thatkräftig eingreifen und segensreich wirken zu können.

Um die weisse Fahne mit rothem Kreuz schaarte sich Alles, was Hilfe bieten wollte und konnte. Wer auch nur in irgend einer Weise Hand mit anlegen wollte am grossen Werke nationaler Bruderliebe, der trug am Arm die weisse Binde mit dem rothen Kreuz.

Fürsorglich haben die freiwilligen Hilfsvereine nach dem Kriegsjahre 1866 sich zu kräftigen gesucht und kam auch in dieser Richtung eine Gesammtorganisation der deutschen Vereine im April 1869 in Berlin zu Stande.

Wie das deutsche Heer bei Ausbruch des Krieges unter dem alleinigen Oberbefehl Seiner Majestät des Königs von Preussen in Aktion übertrat, oblag es im gegebenen Falle allen Hilfsvereinen zufolge Vereinbarung, dass nur das Centralcomité in Berlin die einheitliche Vertretung der deutschen Vereine zur Pflege im Felde Verwundeter und Erkrankter zu übernehmen hatte.

Die überaus glücklichen Erfolge, welche auf diesem Gebiete nationaler Vertheidigung erzielt wurden und welche sich wohl einigermassen den glänzenden Errungenschaften der deutschen Waffengemeinschaft würdig an die Seite stellen und mit ihnen vergleichen lassen, — sie sind lediglich diesem einigen Zusammenwirken zu verdanken.

Es glückte im grossen Ganzen nur durch die Einheit, und nur durch diese Centralisation konnten Theile des Ganzen auch einzeln viel Gutes ausüben.

Wenn das hier Nachfolgende auch nicht im Verhältniss stehen kann zu den vielen herrlichen Leistungen, wozu die kürzlich verlebte grosse Kriegszeit gar reichliches Material geboten hat, so dürfte es doch vielleicht gegönnt sein, einer Einrichtung zu erwähnen, die, wenn sie auch speciell und sehr untergeordnet erscheint, dennoch einiger Berücksichtigung werth sein könnte.

Unter dem sinnvollen Zeichen, dem rothen Kreuz auf weissem Grund bewegten sich deutsche Eisenbahnzüge, um Hilfe den verwundeten und erkrankten Kriegern zu bringen, in Freundes- und Feindesland in Menge.

Jede Regierung und jeder grosse Verein war mit Eifer dafür besorgt, rasche und wirksame Hilfe zu bringen.

Nicht blos unter den einzelnen deutschen Städten und Ländern, sondern sogar unter den einzelnen Bürgern dieser Städte, ja sogar unter den einzelnen Mitgliedern der Vereine herrschte ein reger, ein heiliger Wetteifer, in dieser Richtung wohlthätig zu wirken.

Auch über die Gränzen Deutschlands hinaus, aus Oesterreich, Russland, England und Amerika kam Hilfe in verschiedenster Form nicht nur von dort lebenden Deutschen, sondern sogar von dort Eingebornen im internationalen Sinne.

Es liegt weder in der Absicht, noch in der Möglichkeit des Verfassers, die zahllosen, von glücklichen Resultaten begleiteten Leistungen in den Kreis seiner Besprechungen zu ziehen; nur auf einige derselben und vornehmlich auf die bayerischen Spitalzüge unter dem Genferkreuz möchte er die Aufmerksamkeit seiner Leser lenken, und ihnen von jenen des Ausführlicheren mittheilen, denen er selbst als Materialverwalter zugetheilt war.

Der preussische Generalarzt Dr. Richter bespricht in seiner „Organisation des Feldlazarethwesens und von Transport-Compagnien für Verwundete" vielseitig die Nothwendigkeit von Traineinrichtungen für den Transport der verwundeten Krieger und bringt stufenweise Verbesserungen derselben bis in die neuere Zeit in Vorschlag.

Bei vielen Armeen wurde das zur Fortschaffung im Kriege Verunglückter nöthige Personal als geschlossenes Ganze organisirt und Sanitätssoldaten genannt. Die Einrichtungen zum Transport der im Gefecht Gefallenen hielten gleichen Schritt mit der Vervollkommnung der Waffen und Verkehrsmittel.

Es dürfte hier nicht unerwähnt bleiben, dass Dr. Richter in seinem citirten Werke anführt, dass in Folge der gemachten Erfahrungen Generalstabs-Aerzte während den Kriegen 1813, 1814 und 1815 diese Einrichtungen warm empfohlen haben.

In der Neuzeit bot der Schleswig-Holsteinische und der Deutsche Krieg des Jahres 1866 Gelegenheit zum Nachdenken, wie der Humanität noch mehr Rechnung getragen werden könne.

Im „Kriegerheil" (1867, II. Jahrgang, S. 90) wird schon neuer Einrichtungen für den Transport Schwerverwundeter auf Eisenbahnen mit folgenden Worten gedacht:

Neue Einrichtungen für den Transport Schwerverwundeter auf Eisenbahnen. Auf Veranlassung des Herrn Handels-Ministers sind die in Berlin von der dortigen Actiengesellschaft für Eisenbahnbedarf für die Hannover'sche Eisenbahn neu erbauten Eisenbahnwaggons IV. Klasse (Stehplätze) mit sehr zweckmässigen Einrichtungen, im Wesentlichen nach Amerikanischem Muster, versehen worden, mit welcher in jedem Waggon 12 Schwerverwundete, auf Bahren liegend, die in Gummiringen, je 2 übereinander, aufgehängt sind, in schonendster Weise transportirt werden können. Bei gedachten Waggons sind nämlich die Eingänge von den Seiten nach den Kopfwänden verlegt, und durch Anbringen einer Flügelthür breiter als gewöhnlich gemacht worden; vor denselben befinden sich Plateformen. Im Inneren des Waggons sind ferner zu beiden Seiten des frei bleibenden Mittelganges, ebenso wie in den viel längeren Amerikanischen, zum Verwundeten-Transport hergerichteten Eisenbahnwaggons, hölzerne, vom Boden nach der Decke gehende, vierkantige Pfeiler angebracht, welche mit den ihnen gegenüber gelegenen, zur Wand des Waggons gehörenden Pfeilern durch je eine Eisenstange verbunden sind; die auf jeder Seite vorhandenen 4 Pfeiler stellen 3, der Länge der aufzuhängenden Bahren (8′ 9″) entsprechende Abtheilungen zwischen sich her. An jedem Pfeiler, und zwar an den aneinander zugewendeten Seiten eines jeden derselben, befinden sich starke eiserne, mit Leder überzogene Haken (je 4 an jedem der Mittelpfeiler, je 2 an den Kopfwandpfeilern), von denen die unteren, für die unteren Bahren bestimmt, sich nur im geringe Höhe über den Fussboden, die

oberen beiläufig 4 Fuss über letzterem befinden. An den Mittelpfeilern sind je 2 obere und je 2 untere Haken, damit die mit ihren Enden benachbarten Bahren untereinander nicht in Collision gerathen, in der Entfernung von einigen Zollen übereinander angebracht. Die Aufhängung der gewöhnlichen, für den Feldgebrauch bestimmten, in der Preussischen Armee Reglementsmässigen, mit kurzen eisernen Füssen versehenen Bahren, die theils als Tragebahren, theils auf Räder gesetzt, als Fahrbahren benützt werden können, findet mit Hilfe von Gummiringen an den Haken statt, jedoch in einer Weise, welche von der in Amerika gebräuchlichen etwas verschieden ist. Während nämlich die Amerikanischen Gummiringe länglich oval sind, und zu unmittelbarer Aufhängung benutzt werden, sind die hier benutzten Gummiringe viel kleiner, von kaum 4 Zoll Durchmesser, kreisrund, mit einer Lichtung, durch welche die Tragestangen der Bahren kaum hindurchgehen würden. Es sind desshalb in die Ringe Lederschlaufen von reichlich 4 Zoll Länge eingehängt, welche zu unmittelbarer Aufnahme der Bahren dienen. Durch diese Anordnung werden sich wahrscheinlich die bei den Amerikanischen Ringen, in Folge der allmälig eintretenden Dehnung beträchtlichen Seitenschwankungen der Bahren besser vermeiden lassen. An den Kopfwänden des Waggons werden, der Höhe jeder Bahre entsprechend, zwei Gummipolster angebracht, um etwaige Stösse der Enden der Bahre gegen die Wand zu pariren. Nach Aufhängung der 12 Bahren an den Seitenwänden bleibt noch ein (3′ 3″) breiter Gang in der Mitte der ganzen Länge des Waggons übrig, auf welchem die Communication des ärztlichen und Wärterpersonals mit den Verwundeten sehr bequem ist, während der Uebergang von einem Wagen auf den anderen durch eiserne Klappbrücken zwischen den Plateformen ermöglicht ist. Das Einladen der Verwundeten findet statt, indem die Wagen auf eine geringe Entfernung von einander geschoben werden, es ist aber auch bei rangirtem Zuge möglich, indem der in allen Wagen freie Mittelgang den Transport eines Verwundeten von einem Ende des Zuges zum anderen gestattet. Zu erwähnen ist noch, dass die Ventilation in den Waggons eine sehr ausgiebige ist, indem ausser dem gewöhnlichen grossen, beliebig weit zu öffnenden, und zur Vermeidung von Beschädigung der Liegenden innen mit einem starken Eisengitter versehenen Fenstern, noch 3 verschliessbare Ventilatoren in der Wagendecke, und deren 8 an den 4 Wänden des Waggons nahe der Decke angebracht sind. — Die gedachten Einrichtungen bleiben in den Wagen auch in Friedenszeiten, nur werden die Haken durch Bretter, welche die entsprechenden Pfeiler untereinander verbinden, und den Passagieren zum Anlehnen dienen, maskirt. — Dem Vernehmen nach haben, bei den damit angestellten practischen Versuchen, die so ausgerüsteten Wagen allen Erwartungen bezüglich der Leichtigkeit des Ein- und Ausladens und der Sanftheit der Bewegungen, entsprochen; auch sollen sämmtliche Eisenbahnen bei Neubeschaffungen von Waggons IV. Klasse zur Anbringung ähnlicher Einrichtungen verpflichtet worden sein. — In derselben Fabrik werden, um die Güterwagen, welche in Kriegszeiten bekanntlich zum Massen-Transport von Mannschaften und Pferden benützt werden, auch für den Verwundeten-Transport besser als bisher verwenden zu können, in Nachahmung einer von Fischer in Heidelberg bereits getroffenen ähnlichen Einrichtung, die beim Pferdetransport angewendeten Flankirbäume und die in die Wand des Wagens eingelassenen Ringe in der Art benutzt, dass die ersteren an letzteren mit Hilfe von Gummiringen und Lederschlaufen von einer Seite des Wagens zur anderen als Schwebebäume aufgehängt, und auf je zweien derselben drei gewöhnliche Feldbahren gelegt werden, so dass bei Benutzung des vorderen und hinteren Theiles des Güterwagens, und Freilassung des mittleren Raumes, in welchem sich die breiten Schiebethüren befinden, durch Verwenden von zwei Paaren von Schwebebäumen übereinander, ebenfalls zwölf Verwundete in einem und demselben Waggon in der schonendsten Weise fortgeschafft werden können. Die Vorzüge vor der gleichen Fischer'schen Einrichtung bestehen in der Benutzung der schon für andere Zwecke vorhandenen Bäume und Ringe, sowie der gewöhnlichen Feldbahren, der Anwendung von Gummiringen, welche, nebst den Lederschlaufen, allein für den vorliegenden Zweck neu zu beschaffen sind, während bei Fischer sowohl die Bäume und die mit Lederriemen an denselben befestigten Hacken, als die auf die Bäume zu legenden Bahren besonders zu diesem Zwecke construirt sind.

In ebendemselben Werke (dritter Jahrgang Seite 58) ist ebenfalls von Verbesserung des Eisenbahntransportes Verwundeter im Kriege gesprochen und wird auf die Abhandlung in diesem Betreff von dem königl. Würtemberg'schen Regiments-Arzt Dr. Fichte hingewiesen und darin dem amerikanikanischen System der Preis zuerkannt.*)

Generalarzt Dr. Löffler erzählt in seinem „Preussischen Militär-Sanitätswesen" (erster Theil), wie zunächst unter dem Schutz der freiwilligen Krankenpflege selbst nach angerathener Beschränkung des Rücktransportes die Eisenbahnen benützt werden sollen.

In dem zweiten Theil von dessen Werk mit der Ueberschrift „die Transportmittel" heisst es: „Das Krankenzerstreuungssystem beruht hauptsächlich auf der Möglichkeit, grössere Mengen von Verwundeten und Kranken rasch und weit auf dem Schienenwege zu transportiren. Die nach eben stattgehabtem Kampfe unmittelbar hinter der Armee etablirten Feldlazarethe sind daher genöthigt, die Verwundeten und Kranken, welche sie evacuiren, auf dem Landwege nach einer Eisenbahnstation zu schaffen."

Speciell ist in dem Anhang des Werkes schon die innere Einrichtung der Eisenbahnwagen erörtert, Bestimmung getroffen über das solche Züge begleitende Personal, und der Vorsichtsmassregeln während der Fahrt gedacht.

Mit Rücksichtnahme auf die in vielen sehr beachtenswerthen Schriften und Werken über Verbesserungen der Transportmittel auf Eisenbahnen**) gemachten Vorschläge haben schon vor Ausbruch des Krieges 1870/71 Versuche nach dieser Richtung stattgefunden; als nämlich ein solcher mit Schwebapparaten in Güterwagen im Juni 1867 in Paris, ein anderer am 18. September desselben Jahres in Norddeutschland mit Waggons IV. Klasse nach amerikanischer Art.

Beide Fälle — beschrieben auf Seite 249 bis 251 des ebenerwähnten Werkes von Löffler — lieferten ein sehr befriedigendes Resultat.

Hiedurch waren die Mittel an die Hand gegeben, dass nach erfolgter Kriegserklärung sofort Eisenbahnwagen zum Transport Verwundeter eingerichtet werden konnten und wurde zur Bereithaltung der dazu erforderlichen Anzahl Krankenpfleger und Pflegerinnen Vorsorge getroffen.

---

*) Die Einrichtung der Eisenbahn-Personenwagen amerikanischen Systems ist folgende: An den Langseiten der Waggons sind rechts und links die Sitzbänke angebracht, der freie Gang in der Mitte auf die ganze Länge derselben dient zur Communication. Nur durch zwei Thüren an den beiden Enden eines jeden Waggons ist Ein- und Ausgang.

**) Ich führe hier folgende an: Kriegerheil dritter Jahrgang, Seite 53, aber mit der Bemerkung: „auch Bayern besitzt Waggons nach amerikanischem System"; also in Europa nicht blos die Schweiz, und von deutschen Staaten Würtemberg. — Dr. H. Löffler „Preussisches Militärsanitäts-Wesen" zweiter Theil: Anleitung zur Ausführung der Beförderung verwundeter und kranker Militärs auf Eisenbahnen.

1. Kapitel.

Die bayerischen Spitalzüge überhaupt.

Wie die Ereignisse und Erfolge sich schnell an einander reihten, so mussten ebenfalls auch bayerischerseits Spitalzüge schnell eingerichtet werden, und, wenn durch dieselben noch zu rechter Zeit Hilfe eintreffen sollte, mussten nach kurzem Entschluss schon die Einrichtungen getroffen und, um eben so schnell werkthätig werden zu könneu, eilig damit vorgegangen werden.

Bereits am 18. Juli 1870 wurde durch königl. Kriegs-Ministerialrescript der Generalquartiermeisterstab beauftragt, bezüglich der für Sanitätszüge (Spitalzüge) beantragten Wageneinrichtungen für 4 solche Züge die nöthigen Massregeln durch Vermittlung der Eisenbahn-Central-Commission durchführen zu lassen.

Die Eisenbahn-Central-Commission als Hauptbehörde für das gesammte militärische Eisenbahn-Transportwesen in Bayern bestand während des Krieges aus folgenden Ministerial-Kommissären: Generalmajor Gerstner als Vorsitzenden, Oberstlieutenant Graf v. Ysenburg—Philippseich, Regimentsquartiermeister Schütz vom kgl. Kriegsministerium, — Ministerialrath v. Suttner, Generaldirektionsrath Roder von der Generaldirection der Verkehrsanstalten vom kgl. Handelsministerium, — und Ministerialrath v. Lipovsky vom kgl. Staatsministerium des Innern. Militärischerseits war das Bureau der Eisenbahn-Central-Commission mit mehreren Stabs- und Oberoffizieren und einigen Verwaltungsbeamten besetzt.

Nach der um dieselbe Zeit erlassenen Instruktion für den Transport Verwundeter und Kranker sollte ein normal ausgerüsteter Spitalzug aus vierzig Wagen bestehen, wovon eine Hälfte für den Transport solcher bestimmt und eingerichtet sein sollte, welche in sitzender, die andere für den Transport jener, welche in liegender Stellung die Fahrt mitmachen sollten.

Hiernach musste ein Spitalzug zusammengesetzt sein aus: einem Waggon erster Klasse, vier Waggons zweiter, fünfzehn Waggons dritter Klasse, und zwanzig gedeckten Güterwagen (sogenannten Deckelwagen).

Die Eisenbahn-Central-Commission trat demgemäss mit der General-Direction der Verkehrsanstalten ins erforderliche Benehmen und wurden hierauf mit der Rathgeber'schen Wagenfabrik in München zum Zwecke der Einrichtung der Waggons für Spitalzüge Akkorde abgeschlossen, auch weitere zweckentsprechende Massnahmen getroffen und eingeleitet.

Hiermit war für die Folge der Eisenbahn-Central-Commission die Leitung der Spitalzüge in die Hand gelegt, die sie im Vereine mit dem bayer. Central-Comité — welches das weiter unten detaillirt angegebene ärztliche und sonst nöthige Personal stellte, sowie die Verpflegung im Zuge besorgen liess, — bis zum Friedensschlusse fortführte.

Auf Befehl des kgl. bayer. Kriegsministers Frhrn. v. Prankh wurde bereits am 7. August 1870 der erste Spitalzug unter Commando eines Hauptmanns nach

Weissenburg entsendet, um eine Anzahl Verwundeter aus der dort stattgefundenen Schlacht und jener zwei Tage später bei Wörth geschlagenen aufzunehmen und zurückzubringen.

Da die Schwerverwundeten aus genannten Schlachten Anfangs meist in der Pfalz und im Badischen untergebracht waren, gingen die drei nächsten Spitalzüge am 8., 11. und 26. August von München über Bruchsal bis Sulz, Hagenau, Reichshofen, und Neustadt an der Hardt und dann wieder zurück nach München.

Nach dem inzwischen erfolgten Vormarsch der deutschen Armee gegen das innere Frankreich und den bei Beaumont, Sedan, Orléans, Beaugency u. s. w. geschlagenen Schlachten, sowie später nach zurückgewiesenen Ausfällen der Pariser Besatzung folgten sich die von München aus abgesendeten Spitalzüge in rascher Reihenfolge, worunter drei durch Belgien nach Sedan, ferner andere nach den Spitälern von Pont à Mousson, Amiens, le Mans, Orléans, Versailles, Chartres, Lagny etc. gingen.

Es ist hiebei besonders zu erwähnen und hervorzuheben, dass unsere ersten bayerischen Spitalzüge Kranke und Verwundete aller am Kriege betheiligten Nationalitäten einschliesslich verwundeter und kranker Franzosen in Militär- und Vereins-Spitäler Deutschlands zurückbrachten.

So traf es sich auch, dass diese Züge oft eine so grosse Anzahl verwundeter und kranker Norddeutscher aufgenommen hatten, dass sie dieselben auf erhaltene Weisung bis Görlitz in Niederschlesien — Halle an der Saale — Hamburg (Altona) Oldenburg — Mühlhausen in Thüringen, dann auch zweimal rheinabwärts nach Neuwied und Düsseldorf verbringen und dort evacuiren mussten.

Es wurden im Ganzen von München aus 36 solche bayer. Spitalzüge entsendet, welche schon gleich Anfangs, noch mehr aber später, als auf Grund gemachter Erfahrungen mannigfache Aenderungen und Verbesserungen in der Einrichtung angewendet worden waren — ihrem guten Zwecke vollkommen entsprachen, und aller Orten, sowie von Seite höchster Personen vollste Anerkennung fanden.

Es dürfte wohl vom allgemeinsten, immerwährenden Interesse sein, die genauen statistischen Details über diese bayerischen Spitalzüge zu vernehmen, wesshalb ich sie in folgender Zusammenstellung mittheile.

Fortlaufende Nummer	Nummer des Spitalzuges	Namen des Commandanten	Namen des Oberarztes	Namen des Material-Verwalters	Aerzte	Assistenten	Krankenwärter	Wärterinn. geistlicher Orden	Wärterinn. weltliche	Küchenpersonal	Abgang Datum
1	I	Rudhart, Hptm.	Prof. Dr. H. Ranke	Radspieler, Hofvergolder	2	5	25	—	—	—	1870 7. Aug.
2	II	v. Bauer, p. Major	Dr. Erhardt, pr. Arzt	Hirschberg, Baumeister	5	—	30	—	—	—	8. „
3	III	Birkmann, Hptm.	Dr. J. Ranke, Prof.	Dr. Linde, Professor	1	7	14	7	—	—	11. „
4	I	Göbel, p. Major	Dr. Hecker, Hofrath	Radspieler, Hofvergolder	2	1	19	—	—	—	26. „
5	III	Pestalazzi, p. Maj.	Dr. v. Welz, Profess.	Scheuering, Cmdt. d. Feuerw.	5	6	18	—	—	—	28. „
6	IV	Birkmann, Hptm.	Dr. A. Rothmund, Pr.	Billing, Fabrikant	3	1	15	—	—	—	30. „
7	I	Göbel, p. Major	Dr. Seitz, Prof.	Radspieler, Hofvergolder	3	3	16	—	—	—	5. Sept.
8	II	v. Welsch, p. Maj.	Dr. Rosenthal, pr. Arzt	Dr. L. Adelmann, Tabakfabr.	5	3	8	10	—	—	6. „
9	III	Pestalazzi, p. Maj.	Dr. v. Welz, Prof.	Ungemach, Stadtrichter	4	3	9	9	—	—	11. „
10	IV	Birkmann, Hptm.	Dr. Solbrig, Hofrath	Billing, Fabrikant	3	1	10	7	—	—	11. „
11	I	Göbel, p. Major	Dr. H. Ranke, Prof.	Radspieler, Hofvergolder	3	4	21	9	—	—	20. „
12	IV	Birkmann, Hptm.	Dr. Rothmund, „	Radspieler, „	3	1	15	6	—	—	3. Oct.
13	I	Göbel, p. Major	Dr. Auer, pr. Arzt	Hartmann, Fabrikant	3	3	15	6	—	—	13. „
14	II	Birkmann, Hptm.	Dr. Herz, Prof. †	Bscherer, Photograph	4	3	13	8	—	—	22. „
15	*I	Göbel, p. Major	Dr. Kammerer, p. Arzt	Radspieler, Hofvergolder	1	4	17	3	—	—	9. Nov.
16	II	Pestalazzi, p. Maj.	Dr. Kosenthal „ „	Bscherer, Phot. und Stahl, Buchdruckerei-Besitzer	3	2	5	10	—	—	19. „
17	III	Birkmann, Hptm.	Dr. Merk „ „	Plöderl, Privatier u. Bever, Ministerialsecretär	2	3	5	—	8	1	27. „
18	I	Göbel, p. Major	Dr. Kammerer „ „	Radspieler, Hofvergolder	1	2	3	8	—	1	4. Dez.
19	II	Pestalazzi, p. Maj.	Dr. Hussel „ „	Bscherer, Photograph	1	3	8	6	1	1	9. „
20	III	Birkmann, Hptm.	Dr. Stör „ „	Plöderl, Privatier	1	3	4	—	8	2	15. „
21	**I	Göbel, p. Major	Dr. Bayerlein „ „	Benning, k. Bez.-Amts-Ass. †	—	4	4	6	1	2	24. „
22	II	Pestalazzi, p. Maj.	Dr. Faist „ „	Bscherer, Photograph	1	2	6	7	—	1	1871 1. Jan.
23	III	Birkmann, Hptm.	Dr. Hussel „ „	Plöderl, Privatier	—	3	6	—	6	2	9. „
24	I	Göbel, p. Major	Dr. Faist „ „	Radspieler, Hofvergolder	—	3	6	7	—	2	1. Febr.
25	II	Pestalazzi, p. Maj.	Dr. Heller, Priv.-Doc.	Hirschberg, Baumeister	1	2	8	2	1	3	4. „
26	III	Birkmann, Hptm.	Dr. Stör, pr. Arzt	Plöderl, Privatier	1	2	9	6	—	2	12. „
27	I	Göbel, p. Major	Dr. Faist, „ „	Radspieler, Hofvergolder	—	4	6	7	—	2	18. „
28	II	Pestalazzi, p. Maj.	Dr. Auer, „ „	Hirschberg, Baumeister	—	2	7	5	—	3	28. „
29	III	Birkmann, Hptm.	Dr. Alt, „ „	Plöderl, Privatier	—	3	5	6	—	2	4. März
30	I	Göbel, p. Major	Dr. Faist, „ „	Radspieler, Hofvergolder	—	3	4	7	—	2	9. „
31	III	Birkmann, Hptm.	Dr. Solger, „ „	Plöderl, Privatier	—	3	3	6	—	2	14. „
32	II	Pestalazzi. p. Maj.	Dr. Faist, „ „	Hirschberg, Baumeister	—	3	6	5	—	3	20. „
33	I	Göbel, p. Maj.	Dr. Faist, „ „	Plöderl, Privatier	—	2	5	5	—	2	11. April
34	I	Kreitmann, Lieut.	Dr. Faist „ „	Plöderl, „	—	1	5	6	—	2	25. Juni
35	I	—	Peckert, Assist.-Arzt	Plöderl, „	—	—	3	3	—	1	21. Juli
36	I	Horn, Hptm.	—	Hirschberg u. Gruber, Priv.	—	—	2	—	—	2	18. Sept.

* Der Hilfsverein Traunstein-Trostberg hat einen erheblichen Theil Material erstellt.
** Einen grossen Theil der Materialausrüstung brachte der Zweigverein Tölz.

des Spitalzuges		Rückkehr des Spitalzuges				
von	nach	über	nach	Datum	somit Dauer der Abwesenheit	Zahl der evacuirt. Pfleglinge
München	Weissenburg-Sulz	Ulm	München	1870 13. Aug.	6	560
„	Hagenau	Carlsruhe	„	14. „	7	870
„	Reichshofen	„	„	16. „	6	255
„	Neustadt a./H.	Stuttgart –Nördlingen	„	31. „	6	114
Würzburg	Ars sur Moselle	Weissenburg—Heidelberg	Würzburg	9. Sept.	13	259
München	Pont à Mousson	Weissenburg—Carlsruhe	München	7. „	8	112
„	Libramont—Sedan	Würzburg—Nürnberg—Regensburg	„	15. „	10	439
Würzburg	„	Lüttich—Achen	Würzburg	12. „	7	240
„	„	Heidingsfeld—Marktbreit	„	15. „	5	159
München	„	Aachen—Cöln—Würzburg	München	17. „	6	260
„	Pont à Mousson	Stuttgart—Nördlingen	„	1. Octob.	12	280
„	Rheims	Carlsruhe	„	18. „	15	301
„	Châlons s./M.	Ulm—Kempten	„	26. „	14	470
„	Château Thierry	Würzburg—Erlangen	„	9. Nov.	17	566
„	Epernay	Ulm	„	22. „	14	181
Würzburg rec. München	Nogent l'Artaud	Heidelberg—Würzburg	„	2. Dez.	14	215
München	Lagny	Ulm	„	7. „	11	881
„	„	„	„	13. „	10	235
„	„	Stuttgart—Nördlingen—Amberg—Regensburg	„	21. „	13	232
„	„	Würzburg—Nördlingen	„	27. „	12	278
„	„	Ulm—Kempten	„	1871 7. Jan.	16	365
„	„	Würzburg—Erlangen	„	17. „	17	174
„	Amiens	Halle—Leipzig	„	28. „	19	260
„	Lagny	Wiesbaden	„	12. Febr.	12	211
„	Versailles—Chartres	Hamburg—Würzburg	„	25. „	21	198
„	Lagny—Le Mans	Düsseldorf—Würzburg	„	27. „	15	187
„	Lagny—Versailles	Oldenburg	„	3. März	14	198
„	Orléans	Görlitz	„	15. „	16	209
„	Mühlhausen	Neuwied	„	10. „	6	162
„	Meaux	Homburg	„	17. „	9	166
„	Paris—Brunoy	Ulm	„	26. „	12	267
„	Epernay	Mannheim—Frankfurt—Darmstadt	„	31. „	12	150
„	Lagny	München-Mühlhausen und zurück	„	22. „	12	217
„	Vesoul—Besançon	Stuttgart—Ulm	„	2. Juli	8	219
„	Vesoul	—	„	27. „	7	22
„	Sèvran—Brunoy	Soissons—Laon	„	28. Sept.	11	403

Der von München abgegangene 34ste und 35ste Spitalzug bestand bezüglich seiner Zweckbestimmung in umgekehrtem Verhältnisse zu allen andern. Die ersten holten die Verwundeten und Kranken aus Feindes — in Freundes Land, die beiden genannten aber nahmen die in den südlichen deutschen Militär-Lazarethen zerstreut liegenden französischen Soldaten auf und verbrachten selbe nach Frankreich und zwar nach Vesoul und Besançon.

Der 35ste wurde auf besonderes Ersuchen der Société de secours aux blessés militaires zu Paris, welche selbst durch das französische Kriegsministerium zur Heimbeförderung der noch in Deutschland verbliebenen Kranken und Verwundeten veranlasst war, von der Eisenbahn-Central-Commission und vom Central-Comité ausgerüstet und abgeschickt.

Als dem kgl. bayerischen Kriegsministerium von Seite des Central-Comité's des bayer. Landeshilfs-Vereins diese Bitte der société de secours aux blessés militaires à Paris mitgetheilt wurde, ertheilte dasselbe sofort mit der grössten Bereitwilligkeit den Befehl zur Absendung dieses Spitalzuges.

Die Kosten für den Wagentransport bei allen 36 bayerischen Spitalzügen sowie für die erste Anschaffung der Bettfournituren übernahm die Eisenbahn-Central-Commission. Die Kosten für Ausrüstung mit dem übrigen nothwendigen Inventar und für die Verpflegung dagegen trug das bayerische Central-Comité bei allen Spitalzügen mit Ausnahme der nachfolgend verzeichneten: Nr. 5, 6, 8, 9, 10 und 12.

Bei diesen nämlich trug die Kosten und zwar:

A. Der Zweigverein München:	B. Der Kreisausschuss (Würzburg) von Unterfranken:
1) Spit.-Zug Nr. 6 mit 771 fl. 1 kr.	1) Spit.-Zug Nr. 5 mit 1160 fl. 6 kr.
2) „ „ 10 „ 606 „ 10 „	2) „ „ 8 „ 856 „ 37 „
3) „ „ 12 „ 802 „ 51 „	3) „ „ 9 „ 899 „ 19 „

Theilweise wurden die Kosten beim Spitalzuge Nr. 16 vom Kreisausschuss Würzburg getragen, welcher von den Ausgaben zu 1221 fl. 32 kr. den Betrag von
907 fl. 35 kr. deckte, während das Central-Comité
313 fl. 57 kr. bezahlte.

In Summa 1221 fl. 32 kr.

Von den vorstehend 36 angeführten Spitalzügen war es der 25ste, welcher die längste Wegstrecke zurückgelegt hat, wozu 21 Tage erforderlich. Derselbe ging von München über Saarbrücken, Sedan, Reims, Lagny durch Paris nach Chartres,

von da denselben Weg zurück, aber über Nancy, dann nach Frankfurt am Main, Würzburg, Leipzig bis zur Endstation Altona.

Die kürzeste Wegstecke mit nur 5 Tage Fahrzeit hatte der 9te zu machen und zwar von Würzburg ab nach Libramont zurück nach Heidingsfeld und Marktbreit.

Mit dem 17ten Zuge wurden die meisten Kranken 881 Mann befördert. Derselbe brachte die Pfleglinge von Lagny bis Ulm.

Die meisten kranken und verwundeten Franzosen brachte der erste von München aus nach Weissenburg und zurück nach Ulm abgegangene Spitalzug.

Die letzten sechs Züge übermittelten nur kranke, also nicht mehr verwundete Krieger.

Ausser diesen 36 durch die vereinigten Commissionen in München ausgerüsteten und abgesendeten Spitalzügen hatte die Rheinpfalz noch 3 solche Züge nach Frankreich geschickt, um ebenfalls kranke und verwundete Krieger zurückzubringen. Ueber diese Expeditionen ist sowohl beim Central-Comité, wie auch bei der Eisenbahn-Central-Commission Weniges zur Kenntniss gelangt.

Die Pfälzer fanden es für richtig, in dieser Sache selbständig vorzugehen, und traten zu diesem Zwecke direkt mit dem grossen Hauptquartier in Verbindung.

Es ist beim Central-Comité nur bekannt, dass von der Pfalz aus diese Züge bis Le Mans — dann Rouen, Amiens und Reims — und Chatillon, Chaumont und St. Dizier gingen, welche in Wolfenbüttel und Braunschweig — in Verdau und Bremen, — endlich in Celle evacuirten.

Demnach sind von Seite Bayerns im Ganzen 39 Spitalzüge zur Beförderung von Verwundeten und Kranken aus Feindesland in die Heimath abgegangen; sie brachten 10,800 Mann zurück.

Das, was mit den ersten Zügen geleistet wurde, ist allerdings nicht zu vergleichen mit den Leistungen, welche später durch besser eingerichtete Sanitätszüge erzielt worden ist. Immerhin aber verdienen auch schon die ersteren Berücksichtigung, weil die später vorgenommenen Verbesserungen sich auf jene basiren.

Es ist daher im Interesse der Sache gelegen, sowohl einen der ersten noch ziemlich unvollständig eingerichteten Züge, welche gleich beim Beginne des Krieges im August und September abgingen, als auch einen der zuletzt in möglichster Vollkommenheit ausgerüsteten Spitalzüge näher zu beschreiben nnd in vergleichenden Zusammenhalt zu stellen.

Der Verfasser wählt sich zu diesem Behufe den 2ten am 8. August 1870 von hier abgegangenen Spitalzug aus.

2. Kapitel.

Vom 2ten, 25sten und 28sten bayerischen Spitalzuge insbesondere.

A. Beschreibung der Fahrt.

1) Der 2te Spitalzug am 8. August 1870.

Zugs-Commandant war der jetzige Major Bauer von Breitenfeld.

Das ärztliche Personal bestand aus nachfolgenden Herren: Dr. Erhardt, prakt. Arzt aus Rom, zur Zeit in München anwesend, als dirigirender Arzt; ihm zur Seite standen Dr. Herold, prakt. Arzt aus München; Dr. Faist, prakt. Arzt aus München; Dr. Schleicher prakt. Arzt aus München; Dr. Hinke, prakt. Arzt aus Regensburg; Dr. Berger, Assistenzarzt aus München.

Als Material-Verwalter fungirte der Verfasser, dem 30 Krankenwärter unterstellt waren. Die Mehrzahl der Krankenwärter wurde bezahlt, das ganze Personal aber hatte auf freie Verpflegung Anspruch.

Der Zug bestand, wie Eingangs bemerkt, aus vierzig Wagen und zwar ausser den Personenwagen für das Personal und für sitzend transportable Kranke und Verwundete aus zwanzig einfachen Deckelwagen mit je vier Betten, für liegend zu transportirende, in welch' letzteren sich auch eine gewöhnliche Lagerstätte und eine Sitzbank für den Krankenwärter befand. Dieser Sanitätszug verliess München am 8. August Abends 9½ Uhr, kam den 9. Früh 5½ Uhr nach Ulm, woselbst, weil er 1½ Stunde Aufenthalt nehmen musste, die 30 Krankenwärter unter Leitung des Material-Verwalters diese Zeit über exerzirten. Die Mannschaft numerirt, und in Sektionen eingetheilt, übte das Ein- und Austragen der in den Wagen befindlichen Feldbett-gestelle Angesichts der Aerzte. Zur besseren Veranschaulichung und praktischen Uebung lag immer einer der Krankenwärter, welcher den Verwundeten vorstellte, auf solch' beweglichem Bette. Die Abfahrt von Ulm erfolgte um 8 Uhr über Stuttgart und Mühlacker nach Bruchsal. Hier musste der Zug wegen Beförderung grösserer Truppenmassen über eine Stunde lang stehen bleiben. Inzwischen nahmen mehrere höhere norddeutsche Officiere und Militärärzte von den Einrichtungen desselben Augenschein und wurden abermals Bett-Exerzitien vorgenommen. Von jenen Militärs und Aerzten wurde besonders das schnelle Erscheinen und Vorgehen der bayrischen Spitalzüge hervorgehoben. Auf der Weiterreise fand ein längerer Aufenthalt in Durlach statt.

Die Stockungen bis Maxau und darüber hinaus wegen der vielen Truppen-Transporte, waren Ursache, wesshalb in Durlach übernachtet werden musste. Darüber entstand unter dem Gesammtpersonal insoferne allgemeine Missstimmung, als jeder in seiner Begeisterung den Drang in sich fühlte, den unglücklichen Kriegern schnelle Hilfe zu bringen, durch diese Verzögerung aber die Freude des Gelingens seines Eifers getäuscht sah. Eine solche Verzögerung schien Jedem der Zugtheilnehmer,

als Neulingen, unmöglich, ja geradezu unbegreiflich. Diejenigen, welche später noch öfter an solchen Spitalzügen sich betheiligten, erhielten freilich dann die vollste Ueberzeugung, dass derlei Aufenthalte niemals zu vermeiden und zu beseitigen sind. Noch spät Abends fuhren der dirigirende Arzt und der Material-Verwalter mittelst Droschke von Durlach nach Karlsruhe, um von dort aus nach Sulz die telegraphische Meldung abzuschicken, dass ein Sanitätszug mit der Bestimmung dahin in Durlach auf Weiterbeförderung warte. Als Antwort erfolgte: „Als erster Zug von dort solle bei gegebener Möglichkeit jener Spitalzug abgefertigt werden.“ Um 10 Uhr erfolgte dann wirklich die Abfahrt und, nachdem der grosse Zug getheilt über die Rheinbrücke befördert werden musste, gelangte er um 2 Uhr Nachmittags in Winden an, eine Stunde später traf dort der von Weissenburg kommende erste bayerische Spitalzug ein, welcher fünfhundertsechzig Verwundete und Kranke mitbrachte. Die Aerzte dieses Zuges machten die Mittheilung, dass eine noch weit grössere Zahl Verwundeter und Kranker sehnlichst die Ankunft eines weiteren Sanitätszuges erwarte. Es war Aller einziger Wunsch, bald fortzukommen, allein alles Drängen, alle Bitten und Vorstellungen bei der betreffenden Bahnverwaltung halfen nichts; es lag das wohl in der Natur der Sache, jedoch an Ort und Stelle vermochte und wollte man das freilich nicht recht einsehen, dass Truppen den Vorzug haben, und diese Verstimmung wurde noch durch die Ungunst der Witterung vergrössert, da es in Strömen regnete, und der Langeweile Thür und Thor damit geöffnet war.

Einigen von uns Sanitätern war hier ein kleines Intermezzo beschieden. Durch eine senkrecht aufgestellte Wagendeichsel auf einem vorüberfahrenden Truppen-Transportzug war nemlich der quer über den Bahnhof gespannte Telegraphendraht abgerissen worden. Die telegraphische Verbindung war dadurch nach Vorwärts unterbrochen. Von dem nur aus drei Mann bestehenden Dienstpersonal des kleinen Bahnhofs war Keiner im Stande, den Schaden zu repariren. Durch eine Locomotive musste das Vorkommniss in Landau gemeldet und von dort Hilfe requirirt werden. Unterdessen versuchten mehrere unserer Sanitäter, selbst dem Uebel abzuhelfen, das um so grösser war, weil von den vielen inzwischen neu angekommenen Zügen keiner mehr abgehen konnte. Nachdem erst aus dem Orte Leitern und Handwerkszeug herbeigeholt, und der abgerissene Doppeldraht aufgelöst und einfach gespannt war, — an vorräthigem Draht war ja kein Stückchen vorhanden — ging es an den ersten Versuch des Telegraphirens — und siehe da! der Draht riss wieder mitten entzwei. Gleichwohl liessen sich die Leute nicht abhalten, die Arbeit wurde — da die Nacht eingebrochen war — bei Fackelschein und unter strömenden Regen wieder aufgenommen und endlich ward der Beharrlichkeit der Sieg — Telegramme konnten vorwärts wieder abgehen und die stehen gebliebenen Züge wieder expedirt werden. Nur der unsere übernachtete auf todtem Strange und dampfte erst am kommenden Morgen ab. Mehrere angekommene Aerzte und vier barmherzige Schwestern schlossen sich demselben an.

Nach in Weissenburg erhaltener Weisung, weiter vorzugehen, kamen wir nach Sulz und Hagenau. Schon in Hoffen wurde der Zug getheilt, nachdem voraussichtlich auf der einzigen kurzen Ausweichstelle in Sulz für den ganzen Zug kein Platz gewesen wäre, und so kam derselbe getheilt in Hagenau an. Hatten wir nach unserer Meinung bisher viel mit Hindernissen zu schaffen gehabt, so stiessen wir an letztgenannten Orten auf noch weit grössere Widerwärtigkeiten.

Obgleich durch das Erscheinen eines Spitalzuges von einer Seite aus die Wohlthat vollkommen erkannt worden war, wurden dennoch mehrfache Bemerkungen laut, dass zur Zeit dem Vorwärtsgehen in Folge Verkehrsstockungen grosser Nachtheil erwachse. Wortwechsel der verschiedensten Art zwischen unserem Personale und den dort Commandirten, die sich als die alleinigen Herren der Situation bezeichneten, haben viele unerquickliche Scenen zu Tage gefördert. Am bezeichnendsten war die Aeusserung: „Warum fahren Sie von München aus mit 40 Wagen hieher spazieren und versperren den Weg, mit einem Wagen hätte sich ja das auch erreichen lassen? Fahren Sie doch gefälligst damit zurück, woher Sie gekommen".

Wir erkannten aus allem dem: c'est la guèrre — und fügten uns in das unvermeidliche Schicksal.

Auch unter einzelnen Krankenwärtern entstand Unzufriedenheit und zwar allerdings nicht ganz ohne Grund; denn die Verpflegung war eine sehr mangelhafte. Die von München aus mitgenommenen Lebensmittel waren gering; für Geld glaubte man das Erforderliche erhalten zu können.

In Hagenau und den übrigen nächstgelegenen Unglücksorten war diess aber nicht der Fall. Theils waren grössere Quantitäten Lebensmittel nicht vorhanden, theils wollten die Bewohner voll Zornes über den Gang der Ereignisse, dergleichen auch nicht gegen Bezahlung ablassen.

Der Mangel an Wasser und an Trinkgeschirren war ebenfalls sehr fühlbar, kurz, bald zeigte es sich, dass es vornherein an der nöthigen Erfahrung noch bedeutend gefehlt habe.

Der zusammengestellte Zug verursachte auch hier in Hagenau wiederum Verkehrsstörung und wurde am folgenden Tag den 12. August abermals getheilt. Während ein Theil davon zum Empfang Verwundeter und Kranker nach Reichshofen abging und damit auch das zur Pflege nöthige Material und Personal, oblag es den zu Hagenau beim zweiten Theil des Zuges zurückgebliebenen Aerzten und Wärtern, die in dieser Stadt befindlichen Massenspitäler zu durchwandern und aus denselben die nach Gutachten transportablen deutschen Soldaten dem Zuge zuzubringen.

Die in unseren Güterwagen aufgestellten Feldbetten wurden ausgehoben und darauf aus den Spitälern die Kranken geholt.

An dieser Evacuation betheiligte sich eine kleine freiwillige Hilfscolonne aus Frankfurt, die mit ihren vortheilhaft eingerichteten Krankentragen etc. auf die liebenswürdigste Art ihre Dienste angeboten hatte, was von unserer Seite um so

mehr mit Dank angenommen wurde, weil ja diese Beihilfe am meisten den Verwundeten zu Gute kam. Es waren nachstehende Herren, welche bei Einparkirung uns während der Weiterbeförderung hülfreich die Hand geboten haben: Dr. med. C. Bardorff, Führer der Expedition, Dr. med. O. Wolf, Wundarzt Gering, Dr. med. Stein, v. Reinach, Karl Oehler, J. C. Fellner, C. Feist-Bellemont, A Dessauer, S. Heidelberger und A. Becker.

In Karlsruhe verliessen diese den Zug und gingen mit den Kranken, welche denselben Weg zu nehmen hatten, nach Frankfurt zurück.

Diese Zugshälfte hatte aus genannten Spitälern im Ganzen 72, darunter 42 schwer Verwundete empfangen und sie bis nach Sulz gebracht. Hier war eine im Verhältniss überaus grosse Anzahl Verwundeter und Kranker aufzunehmen, so dass, da die Wagen vollständig besetzt waren, sogar das Verdeck und die Einsteigbretter der Wagen von Leichtverwundeten benützt wurden, damit sie nur weiter zurück in das Vaterland und zu besserer ärztlicher Hilfe gelangten.

Die nach Reichshofen abgegangene Zugshälfte erhielt eine Anzahl Verwundeter aus Wörth und Langensulzbach, die auf eroberten französischen Krankenwagen zur Bahn gefahren kamen.

Das Reichshofer Spital war so überfüllt, dass dem Ansuchen des dortigen Directors entsprochen werden musste, dass nämlich ausser den transportablen deutschen Verwundeten 200 französische mit in die Wagen aufgenommen und auf der Rückfahrt in der nächsten Station Hagenau an die mit der Leitung der dortigen Spitäler betrauten französischen Aerzte abgegeben werden sollten.

Der von München abgegangene grosse Zug blieb von hier aus getrennt. Der erste Theil desselben kam um 6 Uhr Abends den 13. August unter starkem Regen in Weissenburg an. Ein Trupp Gefangener von 220 Mann harrte am Bahnhofe in offenen Güterwagen unter Bedeckung einer Section bayerischer Infanterie der Weiterbeförderung und wurde unserm Zuge angehangen. Es war fast Mitternacht geworden, als wir Karlsruhe erreichten. Eine Anzahl Verwundeter verliess hier den Zug und fuhr weiter gegen Frankfurt. Andere erhielten in den dortigen Spitälern Aufnahme. Mit dem Rest nebst den Gefangenen ging es nach anderthalbstündigem Aufenthalt auf Stuttgart zu.

Mit hochherziger Begeisterung empfing der Unterstützungsverein der freiwilligen Krankenpflege in Karlsruhe die Ankommenden. Trotz der späten Abendstunde war es sehr lebhaft auf dem Bahnhofe. Mit vollen Händen wurden von den anwesenden Mitgliedern des Vereins Speise und Trank gereicht und Erfrischungen aller Art gespendet; kurz — Niemand ging leer aus.

Wie die erschöpften Krankenpfleger vollauf bedacht wurden, so wurden auch nicht minder Lebensmittel an die Gefangenen vertheilt. Ein wohlthuendes, ja ich möchte sagen erhebendes Gefühl war es für die Geber sowohl wie für die Empfänger.

Von ausserordentlicher Wohlthat war es, hier zum erstenmale das uns fehlende

Eis für Kranke erhalten zu können. Der Materialverwalter hatte auch allen Grund, für erhaltene Aushilfe an Wäsche und Spitalgegenständen dankbar zu sein. Die Schmerzen Vieler wurden durch die liebevollen Begegnungen gemildert, die Gemüther Aller in bessere Stimmung versetzt. Dazu trug nicht wenig bei, dass fast Jeder hier die stets am höchsten gehaltene Liebesgabe — eine gute Cigarre, dampfen konnte.

Es schlug 6 Uhr früh am Samstag den 13. August, als der Zug in Stuttgart einfuhr, woselbst von dem bereitstehenden warmen Kaffee mit Brod allen Ankömmlingen, Freund wie Feind, vollauf offerirt wurde. Nachdem die Württemberger Patienten den Zug verlassen hatten, brauste derselbe weiter nach Ulm.

Hatte es in Bezug auf Lebensmittel an dem vorhergegangenen Tage auch überall empfindlich gemangelt, so wurde dafür reichlicher Ersatz geboten auf allen Stationen Württembergs und Bayerns, an denen angehalten wurde. Mancher Kranke hatte des Guten schon zu viel empfangen, so dass man oft für seinen Zustand besorgt sein musste. Das begleitende ärztliche Personal war in die Nothwendigkeit versetzt, das spendende Publikum zu bitten, mit dem Verabreichen von Liebesgaben einzuhalten. In Ulm wurden wieder einige Kranke abgesetzt, dafür andere, welche mit Personenzügen vorher angekommen waren und hier ausgeruht hatten, aufgenommen, dann noch die Wagen mit Gefangenen von unserem Zug abgestossen und einem anderen sofort abgehenden angehaugen, unsere Wagen aber mit den Kranken als Anhang eines Courierzuges nach Augsburg befördert.

Zum grössten Erstaunen musste der Spitalzug, wie er gekommen, was darauf und daran war, — obgleich nach München bestimmt, — in Augsburg verbleiben. Das dortige Etappencommando machte uns bekannt, dass ein Telegramm von Seite der Central-Eisenbahncommission eingelaufen sei, welches diese Bestimmung ausgesprochen. Alle Vorstellungen, alles Bitten und Ersuchen unsererseits, ja das inständige Flehen der Verwundeten selber halfen nichts, es hiess sich in das Unvermeidliche fügen.

Unsere Wagen waren inzwischen ausgehangen worden und der Courierzug dampfte unbekümmert um uns weiter. Die Kranken wurden ausgetragen und das mitgekommene Dienstpersonal entlassen.

Als der Verfasser dieser Zeilen nach geraumer Zeit wieder einmal nach Versailles als Materialverwalter abgeschickt wurde, erfuhr er zufällig, dass jenes in Augsburg eingetroffene Telegramm nicht auf den Spitalzug, sondern auf einen gewöhnlichen Personenzug, der auch Kranke mit sich gebracht hatte, Bezug hatte und dass also jener unerwartete Schluss der Reise einer unliebsamen Verwechslung zu verdanken war.

Mit schwerem Herzen trennten sich die Kranken von den Aerzten und den Pflegern. Der Abschied war ergreifend und machte auf Alle einen tiefen Eindruck.

Weitaus die grösste Zahl der in Augsburg abgegebenen Verwundeten waren

Schlesier; diese hoben selbst mit Thränen in den Augen hervor, mit welch überaus grosser Freundlichkeit und Bruderliebe die Süddeutschen ihnen, den Norddeutschen, hilfreich zur Seite gestanden sind. Ein schwer verwundeter Turco (der einzige Franzose) warf beim Abschied, da er seinem Gefühle keinen andern Ausdruck zu geben vermochte, fortwährend denen Händeküsse zu, welche ihm liebevolle Theilnahme und Pflege erwiesen hatten.

Mitglieder der freiwilligen Feuerwehr Augsburgs übernahmen das Fortschaffen der abgegebenen Kranken und Verwundeten an die dortigen Spitäler. Wir Sanitäter fuhren hierauf mit um unser eigenes Geld gelösten Billeten, zu welchem Schritte uns eine taktlose Aeusserung bestimmt hatte, nach Mitternacht mit einem durchgehenden Personenzug ab und kamen endlich, nach 7tägiger Abwesenheit in München an.

Der zweite Theil des Zuges, mit welchem, wie bemerkt, die 200 Franzosen bis Hagenau gefahren waren, nahm für diese in Sulz deutsche Verwundete und Kranke auf, so dass alle Wagen ebenfalls überfüllt waren und die Weiterfahrt in gleicher Weise erfolgen honnte. Mit derselben Aufmerksamkeit wurden, wie Tags vorher es der Fall war, auch diese Passanten überall bewirthet. In Karlsruhe, Stuttgart und Ulm setzte dieser Zug nach gegebenen Bestimmungen Kranke ab und erhielt im letzten Ort 200 Bayern für die Spitäler nach Augsburg. Nur ein kleines Häuflein, 27 Schwerverwundete, schaffte der Schienenweg bis zur Endstation München.

Trotz der erlittenen Unbilden und gehabten Anstrengungen in Verbindung mit Entbehrungen aller Art entschädigte und befriedigte Alle, das ärztliche wie das Wärterpersonal, der eine Gedanke, viel Elend gemildert zu haben und Hunderten als Hilfe in der Noth, als Engel des Trostes erschienen zu sein.

Jeder sprach auch laut den Wunsch aus, sobald als möglich wieder im Dienste der Humanität wirken zu können.

2) Der 25ste Spitalzug am 4. Februar 1871.

Wohl mancher andere Spitalzug würde in der Beschreibung mehr allgemeines Interesse bieten, besonders dann, wenn die erlebten Episoden mit eingeflochten wären, allein es ist hier die Aufgabe, dem Leser nur das eigentlich Sachliche vorzuführen. Daher soll auch durch die Beschreibung einer solchen Fahrt nur das für den Zug selbst als Spitalzug Relevante besprochen werden.

Der Verfasser wählt aus den vielen mit guter Einrichtung versehenen den 25ten Zug.

Das diesen Spitalzug begleitende Personal war folgendes. Von Seite der Eisenbahn-Centralcommission abgeordnet: der pensionirte Major Pestalazzi als Zugs-Commandant, ferner 1 Unteroffizier und 3 Mann des 3. Infanterie-Regiments als Bedeckungsmannschaft; von Seite des Centralcomité's waren beigegeben: Dr. Arnold Heller, Privatdocent an der Universität Erlangen, dirigirender Arzt, Dr. Alt,

prakt. Arzt aus Erlangen, Eulenstein und Scheiding, cand. med., aus Erlangen, Reinhold Hirschberg, Baumeister aus München, als Materialverwalter; ferner als Krankenwärter: Rechtspraktikant Heller aus Erlangen, Lederhändler Meisinger und Commis Iwo Schneider, beide aus München; auch 2 Ordensschwestern vom hl. Vincenz von Paula, ferner ein Fräulein Dümmich, dann 5 bezahlte Krankenwärter, eine Köchin und 2 Küchenmägde. Einen Wagenwärter und einen Heizer gab dazu die Staatsbahnverwaltung. Es waren diess zusammen 26 Personen.

Der mit allem Nöthigen wohlausgerüstete Zug ging den 4. Februar Früh 1 Uhr von München ab, nahm den gewöhnlichen Weg durch Württemberg und kam gegen Abend in Karlsruhe an. Von Süddeutschland aus zur operirenden deutschen Armee in der Richtung gegen Paris war die directe Route über Strassburg und Nancy, allein da zur selben Zeit die Brücke über die Mosel bei Fontenay zunächst Toul gesprengt worden war, musste ein Umweg und zwar über Saarbrücken eingeschlagen werden. Auf Veranlassung des Centralcomité's sollten sich in Mannheim, dem Durchgangsorte, weitere 2 Ordensschwestern anschliessen, leider waren diese bei Abgang des Zuges von dort noch nicht eingetroffen.

Von Saarbrücken aus ging es nach 2stündigem Aufenthalt weiter nach Lothringen, bei Metz vorüber und übernachtete der Zug in Diedenhofen.

Den 6. Februar, nachdem wir mit frühester Morgenstunde schon aufgebrochen waren, brachte uns das Dampfross Mittags nach Montmédy, in welcher Gegend die gesprengten Brücken und Tunnels, die aber schon fahrbar gemacht waren, sämmtlichen Theilnehmern des Spitalzuges Interesse boten, weiter nach Carignan. Während hier der Zug einige Zeit stehen blieb und Mahlzeit gehalten worden, und das hiezu benützte Coupé der immer noch empfindlichen Kälte wegen durch die Dampfwagenheizung erwärmt werden sollte, ereignete sich ein kleiner Unfall, der Aufsehen erregte. Ein Gummidampfschlauch (die Heizverbindung von einem Wagen zum andern) platzte mit solcher Heftigkeit, und strömte hierauf der Dampf in grossem Bogen derart aus, das sowohl das Zugspersonal sowie besonders die am Bahnhofe postirte Wachmannschaft anfänglich in Schrecken versetzt wurden, und um die Ursache der Explosion zu erfahren, an den Zug eilten. Dieses Vorkommniss gab Anlass, dem norddeutschen Militär- und Bahnhofpersonal unsere Heizeinrichtung näher zu erklären, welche von sämmtlichen für sitzend fortzuschaffende Kranke als äusserst praktisch und vortheilhaft erkannt wurde. Durch Einlage eines Reserveschlauches war die Heizverbindung schnell wieder hergestellt.

Ohnweit dieses Ortes lagen noch die Ueberreste eines zertrümmerten französischen grossen Proviantzuges, welcher nach Aussage vom Feinde selbst zermalmt und verbrannt worden ist.

Nachmittags erreichte der Zug den total vernichteten Ort Bazeilles und kam bald in dem Bahnhof der weltberühmt gewordenen Festung Sedan an.

Eingedenk der vollführten grossen Thaten deutscher Krieger um und in Sedan erwachte in uns Sanitätern gemäss unserer gegenwärtigen Stellung insofern eine gewisse Befriedigung und Beruhigung, als wir wussten, dass in dieser Gegend zur rechten Zeit abgesandte Sanitätszüge so manchen Vaterlandsvertheidiger aufgenommen und in die theuere Heimath verbracht haben. Abends spät kamen wir nach Mohon.

Ein der Dunkelheit wegen erfolgter Irrthum hätte uns von hier aus leicht wieder gegen Metz zu bringen können, weil ein Stationsdiener auf jedem Wagen unseres Zuges einen gedruckten Zettel mit der Aufschrift: „geht nach Metz," angeklebt hatte. Eine Anfrage beim Stationschef nach der Veranlassung ergab, dass irriger Weise unser Zug mit dem im Nebengeleise stehenden verwechselt worden war.

Nach kurzem Aufenthalte erfolgte die Weiterbeförderung und brachten uns die nächsten Stunden über Rethel nach Reims. Hier erhielt der Zugcommandant die Weisung, nach Epernay zu fahren, dessen Bahnhof schon den 7. Februar Morgens erreicht war. Der Sanitätszug wurde auf das todte Geleise gefahren und blieb die Nacht über stehen. Nach der Ankunft dortselbst wurde sogleich bekannt gegeben, der Zug habe nach Lagny vorzurücken und ging derselbe auch den 8. Februar Morgens 8 Uhr von Epernay dahin ab. Eine Anzahl der in Meaux angetroffenen verwundeten und kranken französischen Soldaten, die auf Weiterbeförderung warteten, nahm ein Wagen III. Klasse unseres Zuges auf, sie wurden bis nach Lagny mitgenommen und daselbst abgesetzt.

Dem in Lagny empfangenen Befehle nach sollte dasselbst der Sanitätszug jedoch erst den 10. Februar mit Kranken besetzt werden und hierauf nach Deutschland zurückkehren. Nachdem ein längerer Aufenthalt voraussichtlich in dem ohnehin stets beschränkten Bahnhofe Verkehrsstörungen verursachen musste, brachte eine Maschine (Germania) unsern Zug über Chelles hinaus, bis wohin zur Zeit noch keine Züge gehen durften. Der mitfahrende Stationsinspector bemerkte ausdrücklich — als nach der Ankunft die Maschine ausgehangen worden war und, um zu untersuchen, wie die Bahn auf Paris zu beschaffen sei, abgehen musste, — dass der Sanitätszug früh Morgens den 10. von dieser Stelle wieder abgeholt werde. Hier war ein voller Tag und eine ganze Nacht in Ruhe auszuhalten.

Um uns die Langeweile zu vertreiben, beschlossen wir, den 2 Wegstunden entfernt gelegenen Mont d'Avron zu begehen. Damit der Zug unterdessen bewacht bleibe, sollte eine Anzahl des Begleitungspersonals die Tour sogleich unternehmen, die andern dagegen diese erst Nachmittags nach Rückkunft der ersteren ausführen. Wie erstaunt und erschrocken waren aber die von dem Rundgange Zurückgekommenen, da sie keinen Zug mehr sahen! Auskunft war nicht zu erhalten, da in den nächst gelegenen Stationsgebäuden weder Besatzung noch andere Personen zu finden waren; wir erfuhren nun in den Dorfschaften, dass der Zug nicht zurückgeholt worden sei, und dass derselbe nur auf Paris zugefahren sein konnte; so blieb der wandernden Gesellschaft nur übrig, der Bahn entlang soweit zu Fuss vorzugehen, bis wohin der

Zug vorausgeeilt war. Nach der beschwerlichen langen Tagesreise trafen diese in der Abendstunde den in Pantin stehenden Sanitätszug wirklich an. Pantin ist bekannt als der Ort, wo die Leichen gefunden wurden, über welche sich der vielgenannte Process Traupmann entspann. Die Fundortstelle auf dem Felde ist mit einem Kreuze von zusammengetragenen Felssteinen bezeichnet.

Bisher waren die bayerischen Spitalzüge nur bis höchstens Lagny gegangen, wo sie Kranke und Verwundete aus den dortigen umliegenden Ortschaften und Lazarethen zum Rücktransport in Empfang nahmen. Nach Paris selbst oder darüber hinaus war bis dahin (Februar 1871) noch kein bayerischer Spitalzug gekommen. Der 25ste Spitalzug war der erste, welchem diese Aufgabe zufiel; denn in Pantin erhielten wir Befehl, über Paris hinaus bis nach Chartres zur Empfangnahme der Verwundeten vorzugehen.

In Folge Vereinbarung übernahmen von hier aus und von dieser Zeit ab französische Bahnbedienstete der Ostbahngesellschaft den Dienst der Beförderung aller Züge; folglich war es auch deren Aufgabe, den unsrigen an den Bestimmungsort zu überbringen. Nachdem aber nur Sanitätspersonen mit dem Zeichen des Genfer-Kreuzes versehen durch Paris mitzufahren berechtigt waren, also in der Mitnahme von Militär eigentlich eine Verletzung der getroffenen Vereinbarung gelegen war, mussten natürlicher Weise der Zugscommandant sowohl, wie die 4 Soldaten in geschlossenem Raume möglichst zurückgezogen sich verhalten. Auch uns übrige ersuchten die Bahnbediensteten in der höflichsten Weise, während der Durchfahrt durch Paris im Innern der Wagen zu verweilen, damit für den Fall, dass man unr als Deutsche erkennen würde, jeder Anlass zu allenfallsigen Belästigungen oder Unannehmlichkeiten ernsterer Natur im Voraus benommen wäre.

Den 11. Februar Vormittags 10 Uhr zog die französische Lokomotive den deutschen Sanitätszug über die Demarkationslinie, ebenso durch die befestigte Enceinte hindurch, woselbst zerstreut französische Soldaten an den Brustwehren Posten standen, die, wie alle übrigen uns zu Gesicht gekommenen Pariser Bewohner, nicht wenig erstaunt über das Erscheinen eines ihnen fremden Zuges waren. Ohne Anstand langten unsere Wagen, jeder mit grossem weissen Schilde versehen, darauf das rothe Genferkreuz weit sichtbar, über La Villete, Batignoles—Monceaux auf der Ausgangsbahn nach Versailles, glücklich ansserhalb Paris an. Nach wenigen Minuten Aufenthalt vor der Seine-Brücke, bewundert und angestaunt von der grossen Anzahl der hier stehenden, wie ein- und ausgehenden Bevölkerung überschritt unbehelligt der Zug ganz langsam diese Brücke und kam wohlbehalten durch das zerstörte St. Cloud über Versailles am selben Tage Abends in der Endstation Chartres an.

Der 12. Februar war Ruhetag. Alle möglichen Vorbereitungen zum Empfang der Patienten wurden getroffen. Für das ärztliche Personal begann sofort der Dienst, indem diese die dortigen Spitäler einsahen und über die Mitzunehmenden die erfor-

derlichen Informationen einholten, wobei Oberstabsarzt Dr. Burkhard ein der Wichtigkeit der Sache angemessenes Entgegenkommen bekundete. Es war eine hinreichende Anzahl vorhanden, um die Bettwagen zu füllen, nicht aber von solchen, welche die Heimfahrt sitzend auszuhalten im Stande gewesen wären. Auf Anordnung des dortigen Delegirten sollte die fehlende Zahl im Rambouillet aufgenommen werden, und wurde dahin telegraphirt, dass 50 Leichtverwundete oder Reconvalescenten, welche sitzend die Fahrt mitmachen konnten (Diarrhoe-Kranke ausgeschlossen) mitgenommen werden könnten.

Am 13. Februar Früh 8 Uhr begann die Aufnahme der Patienten und war gegen 11 Uhr Mittags beendet. Nach Bericht des Oberarztes Dr. Heller wurden in Chartres aufgenommen: Aus Spitälern 125, darunter 31 bayerische, wovon 1 Offizier; aus der Privatpflege 4 Offiziere, 2 preussische, 2 bayerische, dazu kamen an reconvalescenten Mannschaften 13, welche theils nach Versailles, theils nach Lagny gehen sollten. An kranken und reconvalescenten Aerzten und Offizieren 7, welche in Meaux den Zug verliessen.

In Rambouillet wurden aufgenommen: 50 theils leicht, theils schwerer Verwundete, schon Revonvalescenten (sämmtliche Norddeutsche) in Summa 199, von welchen 179 nach Deutschland gebracht werden sollten; darunter 31 Bayern, 148 Norddeutsche, natürlich die Offiziersburschen nicht mitgerechnet. So besetzt kam unser Spitalzug in Versailles an und übernachtete daselbst, nachdem das Gesammtpersonal die erste Verpflegung erhalten hatte. Der dortige Depot-Verwalter übermittelte auf Bitten eine erkleckliche Anzahl Flaschen guter Weine für die Patienten. Zwei grosse Fässer Rothwein dagegen wurde gefasst. Hierauf verliess der Zug Dienstag den 14. diesen Haltplatz, um den gewöhnlichen Weg nach Deutschland wieder über Paris, Lagny, Nancy, Strassburg zu nehmen.

Sorgte man auf der Hinfahrt schon möglichst dafür, uns den Blicken der Franzosen zu entziehen, so war dies bei dem besetzt vollen Zuge mit so vielen, besonders den Parisern verhassten Deutschen um so nothwendiger, und wurde deshalb das Hinaussehen aus den Waggons auf's Strengste verboten. Um uns gegen den Pariser Pöbel zu schützen, bestiegen 3 Herren vor der Enceinte der Versailler Route unseren Zug, da er der erste war, der mit verwundeten und kranken Deutschen die Stadt passirte. Es waren diess: H. A. Ellissen, Leiter der volanten Ambulance; Dr. Mundy, k. k. österreichischer Delegirter und Betrauter mit der Evacuation; Dr. Gordon, k. grossbritannischer Delegirter. Diese Herren standen vertheilt ausserhalb der Wagen auf den Stehbrettern ansichtig des schauenden Publikums. Auf dem Uebergange zu dem nach Strassburg führenden Geleise angekommen, verliessen sie, nachdem wir ihnen beim Abschiede unsern besten Dank abgestattet hatten, wieder unsern Zug. Nach guter Fahrt und grösster Opferwilligkeit für unsere Pfleglinge und in verhältnissmässig kurzer Zeit hatte der Spitalzug Frankreich durchfahren und kam nach Weissenburg Nachmittags am 16. Februar. Hier war

der Befehl entgegengenommen, die 31 Bayern nach Würzburg zu bringen, die 148 Norddeutsche nach Hamburg.

War ohnehin schon, und zwar zufällig, eine aussergewöhnlich grosse Strecke Weges, um bis zur Kranken-Empfangsstation (diessmal Chartres) zu gelangen, zurückgelegt worden, so stand nun abermals ein weiter Weg bevor; das Reiseziel war Hamburg und zurück nach München. Diese weiten Entfernungen benöthigten eine entsprechende Anzahl Reisetage. Jeden Tag mussten Speisen und Getränke ohne Rückhalt reichlich verabfolgt werden, wozu voraussichtlich der von Haus aus mitgenommene Lebensmittelvorrath auf die lange Reise nicht mehr ausreichte. Nach reiflicher Ueberlegung, wie dieser Verlegenheit am bessten abzuhelfen sei, wurde beschlossen, — da wir zur Evacuirung der Bayern ohnediess nach Würzburg kommen mussten, — ein Telegramm an das Central-Comité in München abzusenden, mit der Bitte, es möge derselbe den Kreis-Ausschuss Unterfranken (Würzburg) bestimmen, dass dieser den für die bevorstehende Reise noch nöthigen Bedarf an Lebensmitteln und Anderem bei unserer Ankunft dortselbst zum Empfange für uns in Bereitschaft halte.

Inzwischen war auch in Folge der andauernden Kälte der Brennholzvorrath nahezu aufgezehrt und Landau sollte nach Telegramm uns mit demselben versehen; allein der Aufenthalt des Zuges daselbst war von kurzer Dauer und das Gewünschte nur in zu geringer Quantität zu erlangen.

Gegen 6 Uhr Morgens den 17. Februar kamen wir in Mainz an. Hier verliess einer der beiden norddeutschen Offiziere den Zug. In Hanau mussten auf Anordnung des Dr. Heller zwei Kranke ihres Zustandes halber in das dortige Spital gebracht werden. Je näher wir gegen Würzburg zukamen, desto mehr bemächtigte sich der Verpflegsabtheilung des Zuges eine gewisse Bangigkeit. In der kurzen Spanne Zeit des Abgangs des Telegrammes*) bis zur Ankunft desselben über München nach Würzburg, im Vergleich zum grossen Wege, konnte es zweifelhaft sein, ob es dem dortigen Hilfsvereine ermöglicht wäre, das Erbetene herbeizuschaffen, damit wir es schon gleich bei Ankunft unseres Zuges in Empfang nehmen könnten.

Unsere Hoffnung hat uns nicht getäuscht. Bei unserer Ankunft im Würzburger Bahnhof fanden wir Alles, was wir nur bedurften in trefflichster Weise geordnet, vor, so dass wir die Gegenstände einfach nur verladen und abzuquittiren brauchten.

---

*) Dieses abgegangene, aussergewöhnlich abgefasste Telegramm lautete: „Spitalzug II an das Central-Comité in München, Odeon. H. bittet, dem Hilfsverein Würzburg Ordre zu geben, Nachstehendes am Bahnhof empfangen zu dürfen: 150 Pfd. Rindfleisch, 50 Pfd. Reis, Gemüse 7 Sorten und Suppengrünes, 20 Pfd. Salz, 50 Pfd. Zucker, 50 Pfd. gemahlenen Kaffee, 100 Flaschen guten Landwein, 8 Fass Bier, 50 Handtücher, 6 Küchenschürzen, 1 Pack Küchenhadern, 2 Leibschüsseln, 4 Laternen, 54 Kerzen, 2 Leuchter, 8 Ellen Gummitaffet, 6 Pinçetten, 6 Scheeren, 2 Propfenzieher, eine Anzahl Propfen, 2 Pfd. Carbolsäure, 1 Klafter gespaltenes Brennholz.“

Für solch prompte Bethätigung nationaler Bruderliebe gebührt wohl dem Würzburger Hilfsverein die vollste Anerkennung.

Die schnelle Erfüllung des Wunsches, wodurch die Verpflegung der Patienten nicht unterbrochen zu werden brauchte, und wodurch wieder eben so reichlich wie mit Abwechslung Lebensmittel und Anderes mehr verabreicht und geboten werden konnte, war in der That eine grosse Wohlthat. Der gebührende Dank für das Reichniss erfolgte zwar schon nach dem Empfange an Ort und Stelle, aber der bei der Uebergabe am Bahnhofe Thätigen: der Frau Rinecker, k. Hofraths- und Universitätsprofessors-Gattin, der Herren Hofrath Dr. v. Held und Rector Lampert sei hier dankesvoll besonders erwähnt.

Nachdem 12 Bayern, evacuirt, dampfte der Zug Abends gegen 9 Uhr ab, und fuhr die Nacht hindurch weiter bis Bamberg, woselbst ebenfalls 12, und kurz darauf in Lichtenfels 8 Mann abgegeben wurden. In Lichtenfels war trotz zweimaliger telegraphischer Meldung (von Bamberg und Würzburg aus) keine Vorkehrung getroffen, die Verwundeten aus dem Spitalzuge zu tragen, so dass unsere durch den anstrengenden Dienst hinreichend in Anspruch genommenen Wärter diese Arbeit übernehmen mussten.

Nach einer Fahrt von zwei Tagen und Nächten kamen wir den 19. Februar in Hamburg an, nachdem in Reichenbach 1 Sachse entlassen worden war, in Magdeburg 1 Offizier den Zug verliess und 1 Mann zurückblieb. Die noch übrigen 142 Mann, davon 80 Verwundete, 62 Kranke, wurden Abends spät dem Hamburg—Altonaer Baraken-Lazareth übergeben, wo sie in guten Händen und vortrefflicher Pflege blieben.

Durch Einsichtnahme des dortigen Lazarethes von Seite unseres Kommandanten und der Aerzte hatten sich letztere von der sehr trefflichen Einrichtung und der besonders guten Wart und Verpflegung, — wozu freiwillige Pflegerinnen viel beigetragen, — überzeugt und erfuhren dieselben zugleich, dass der zu wiederholten Malen angekommene Hamburger Spitalzug auch eine Anzahl verwundeter und kranker Süddeutscher nach Hamburg mitgebracht habe. Der Lazareth-Oberarzt eröffnete uns zugleich, dass einige der Reconvalescenten mit einem der nächst abgehenden Personenzüge nach dem Süden befördert werden. Durch diese Aeusserung veranlasst, machten wir die Proposition, uns alle jene Süddeutschen, welche trantportabel sind, zu überlassen, damit wir sie mit unserem Spitalzuge nach der Heimat brächten, da sich wohl keine bessere Gelegenheit hiezu mehr finden dürfte.

Unterdessen erfolgte die beschwerliche, aber höchst nöthige Arbeit der Reinigung und Desinfection aller Wagen. Es wurde hierauf der Zug zur Rückfahrt vorbereitet, einstweilen auf die Sandthor-Quai-Bahn vorgefahren und hatte daselbst auch zu übernachten. Theils der Reinigung halber, theils wegen der noch offenen Frage: ob mit demselben verwundete, im Baraken-Lazarethe liegende süddeutsche Soldaten nach ihrer Heimat gebracht werden dürfen, blieb der Zug in Hamburg längere Zeit stehen, als sonst nothwendig gewesen.

Trotz des eingetretenen Regenwetters, bei welchem Stadt und Umgebung

weniger anziehend sich zeigten, suchte das Krankenwärter-Personal um die Erlaubniss nach, Hamburg besehen zu dürfen, was demselben auch in der Weise gestattet wurde, dass zuerst die Krankenwärter und nach deren Rückkunft zur bestimmten Stunde das weibliche Personal den beabsichtigten Rundgang unternehmen durfte.

Als letzteres eben der unfreundlichen Witterung wegen in später Nachmittagsstunde zurückkehrte, ereignete sich in Folge inzwischen eingetretener Dunkelheit ein Unfall, aus dem leicht ein grosses Unglück hätte entstehen können. Die zurückkehrende Köchin eilte nemlich — als sie unseres Spitalzuges im Bahnhofe ansichtig wurde, ihren Begleiterinnen, den Ordensschwestern und Gehilfinnen voraus, um rascher zu dem Zuge und zum Küchenwagen zu gelangen. Sie beachtete es nicht, dass den Weg ein Stadtkanal quer durchschnitt, und stürzte in denselben, so dass sie auf einen Augenblick ganz verschwunden war. Glücklicherweise schwammen in diesem Kanal grosse Eisschollen, mächtig genug, die Person im ersten Augenblicke vor dem gänzlichen Untergehen zu bewahren. Der Hilferuf derselben brachte ihre Begleiterinnen eben so eilig zur Stelle, als wie dadurch der zum Zug gehörende Wagenwärter Bernauer gleichfalls sofort erschien und voll Geistesgegenwart mit dem aus seinem Kabinete mitgenommenen Strick die nöthige rasche Hilfe leistete. Eine kaum zwei Fuss breite, mehrere Fuss lange Oeffnung zwischen dem hölzernen Belag, worauf das Schienengeleise stand, und der daneben vorüberführenden mit Geländer versehenen Strasse, wahrscheinlich zur Abwässerung der letzteren offen gehalten, — welche kurze Strecke überhaupt nicht gangbare Passage ist — wurde von ihr in der Eile nicht bemerkt, wodurch der unglückliche Sturz erfolgte.

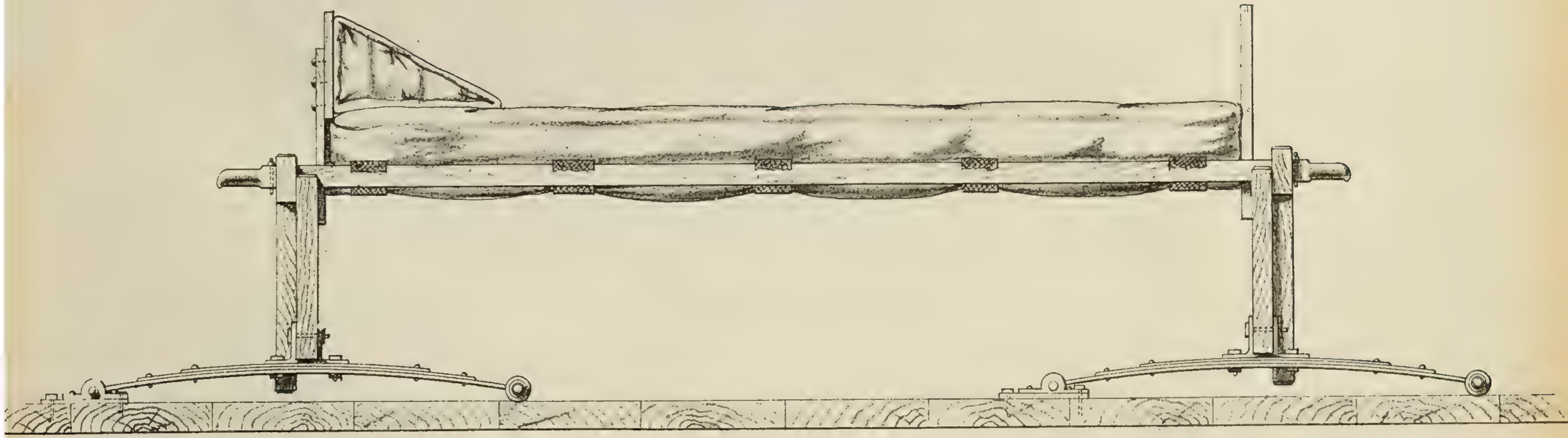
Gegen die Aufnahme transportabler Verwundeter glaubte Dr. Heller vom ärztlichen Standpunkte aus, sowohl im Interesse der Verwundeten, als des Spitalzuges selbst protestiren zu müssen; auch hierüber wurde bei der bayerischen Eisenbahn-Central-Commission telegraphisch angefragt. Nachdem von dieser, — im Sinne des Arztes entschieden, — Weisung kam, nur reconvalescente Kranke mit zurückzunehmen, waren es nur fünf, welche sich hierauf beim Kommandanten zur Rückfahrt meldeten. Nach stürmischer Nacht ging es den folgenden Morgen fröhlich dem ersehnten Ziele, der Heimat zu.

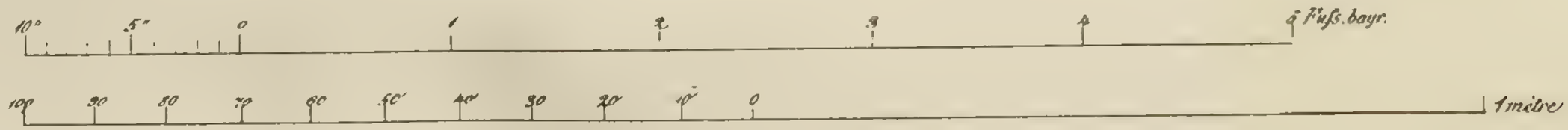
Das ärztliche Personal, welches seine Aufgabe bereits gelöst hatte, zog es vor, anstatt mit unserem als Güterzug behandelten Spitalzuge — dessen Lokomotive nur langsam fortzukeuchen vermochte, — mit einem Postzug, der sogar schon kurz vor unserer Abfahrt abging, zurückzukehren, um nach den vielen Anstrengungen so schnell als möglich zur erwünschten und erforderlichen Ruhe und Ordnung ihr Domicil Erlangen zu erreichen. Derselbe Schienenweg brachte uns im Bayerland bis Bamberg und hierauf auf der neuen Route Nürnberg—Ingolstadt nach München.

Nach 4tägiger von Hamburg aus höchst langsamer Fahrt bei fast aufreibender Langweile während derselben langte der Spitalzug, ohne weitere Gefahr gehabt zu haben, auf sicherem Boden Abends 6 Uhr den 24. Februar in München an. Wiewohl

Tafel I.

Feldbettgestelle für Schwerverwundete





Lithographie von Gebrüder Obpacher, in München.

Jeder durch eine 21 Tage lang währende Unruhe und durch die bei Tag wie Nacht gleich angestrengte Thätigkeit erschöpft war, beseelte dennoch Alle die Freude, die gestellte Aufgabe pflichtgetreu und glücklich erfüllt zu haben und nahmen wir Alle in diesem lohnenden Bewusstsein von dem Zuge Abschied.

B. Beschreibung der Einrichtung

1) des 2ten Spitalzuges am 8. August 1870.

Die wesentlichste Einrichtung bei diesem Spitalzuge waren die in Güterwagen zum Transport für Schwerverwundete eingesetzten Betten. Da alle 20 Güterwagen ganz gleich damit versehen waren, erübrigt es nur, einen zu besprechen.

In einem solchen Deckelwagen standen 4 Feldbettgestelle, die Kopftheile gegen die Schmalseite des Wagens gekehrt, so dass alle vier darauf liegenden Kranken gegen die Mitte Front hatten. Für einen etwaigen Fünften war querüber von einer Schubthüre zur andern Platz gefunden. Die Veranschaulichung eines solchen Feld-Bettgestelles wolle einstweilen aus der beigegebenen Zeichnung (Tafel I) entnommen werden, deutlicher zu erkennen ist deren Construction aber in einer später eingelegten Zeichnung aus der Zeit, da ein Theil dieser Betten mit Rosshaarmatrazen versehen und in Personenwagen eingebaut benützt wurden. Es wird also später noch einmal davon die Rede sein. Hier soll nur erwähnt werden, dass die unter dem Feldbette angebrachten Gestelle mit Federn verschiebbar sind und die darauf ruhenden Bettstellen abgehoben werden können. Jedes solche Gestell war mit Strohsack, Keilkissen, Bettkissen, Betttuch uud wollener Decke zum Zudecken ausgestattet. Die vorsorgliche Lagerstätte für einen fünften Kranken bestand ebenfalls aus dem oben Angegebenen. Anstatt des Bettgestelles war ein drei Fuss breiter, etwa über sechs Fuss langer, aus starken Brettern hergestellter beweglicher Boden, auf dessen unterer Fläche Dachlatten aufgenagelt waren, eingelegt. An einem Ende dieses beweglichen Bodens befanden sich zwei eiserne Hacken. Das Ganze diente auch dazu, für das leichtere Ein- und Austragen der Betten mit und ohne Verwundete bei jedem Wagen eine Brücke zu haben. (Siehe Tafel II.)

Das mit den Hacken versehene Ende in die Laufschienen der Wagenschubthüren eingehangen, — das entgegengesetzte Ende auf den Erdboden oder Perron gelegt, — gab eine Rampe (Brücke), auf der sicher das Ein- und Austragen vorgenommen werden konnte. Diese Brücke war auch zugleich, wie bemerkt, eine gute Unterlage für den fünften Strohsack nebst Zubehör. Wenn die Kranken auf Tragbahren in die Nähe des Zuges zum Einbarkiren herbeigeschafft worden waren, so wurde der besprochene Bretterboden hervorgezogen, umgedreht, mit den Hacken eingehangen und so die Rampe hergestellt. Zwei Krankenwärter nahmen hierauf ein Feldbett heraus, der Verwundete wurde auf dasselbe übergelegt, zugedeckt und durch vier Mann, von denen zwei am Kopf-, zwei am Fuss-Ende die Rampe benützten, in den

Wagen getragen. Zur Sicherheit half dazu an jeder Seite ein Mann. Gleiches geschah mit den nächstfolgenden drei Kranken. Hierauf wurde ein Letzter, also Fünfter, auf die Lagerstätte mit oben beschriebenem Bretterboden querüber in den Wagen eingebracht. Ein sogenanntes Kopfbrett hinter dem Keilkissen auf der hohen Kante aufgestellt, und zu beiden Seiten unter den Betten eingeklemmt, verhinderte das Zurückweichen des Kopfkissens dieses letzten Bettes. Mit den Feldbetten wurden auch die Patienten aus den bezüglichen Krankenlagerstätten geholt und dadurch der Betreffende minder belästigt in den Wagen gebracht. Beim Herausschaffen war der fünfte Mann der erste und nach dem Freiwerden der Rampe wurde diese wieder eingehangen und darauf die übrigen Vier mit dem Bette herausgetragen. Der letzte Platz in jedem Wagen war für einen weniger schweren Kranken, oder für einen solchen berechnet, der nicht weit transportirt zu werden brauchte.

Eine schmale Bank längs der einen Schubthüre, welche verschlossen blieb, diente während der Rückfahrt dem Wärter oder der Wärterin zum Ausruhen. Die unumgänglich nöthigen Gegenstände zur Pflege waren theils unter den Betten, unter der Bank, theils auf kleinen in gewisser Höhe befindlichen Stellagen untergebracht. Reserve-Bett- und Leibwäsche in Handen des Verwalters vertheilte dieser nach Bedarf oder Anordnung.

Durchgehends waren die Schubthüren nur auf der einen Seite des Zuges beweglich, alle auf der anderen geschlossen. Die Einübung mit den Krankenwärtern erfolgte, wie erwähnt, auf der Hinfahrt an den Eisenbahnstationen, an welchen längere Zeit angehalten werden musste.

Bei diesen so eingerichteten Güterwagen war der Dienst für das den Zug begleitende Personal sehr unbequem. Viele Wagen ohne Fusstritt erschwerten das Ein- und Aussteigen sehr, und war das für die Aerzte sogar gefahrdrohend. Jeder Güterwagen musste einzeln bestiegen werden, da die Communication unter denselben fehlte; es konnte die ärztliche Hülfe nicht immer schnell genug und in gewünschter Weise geleistet werden.

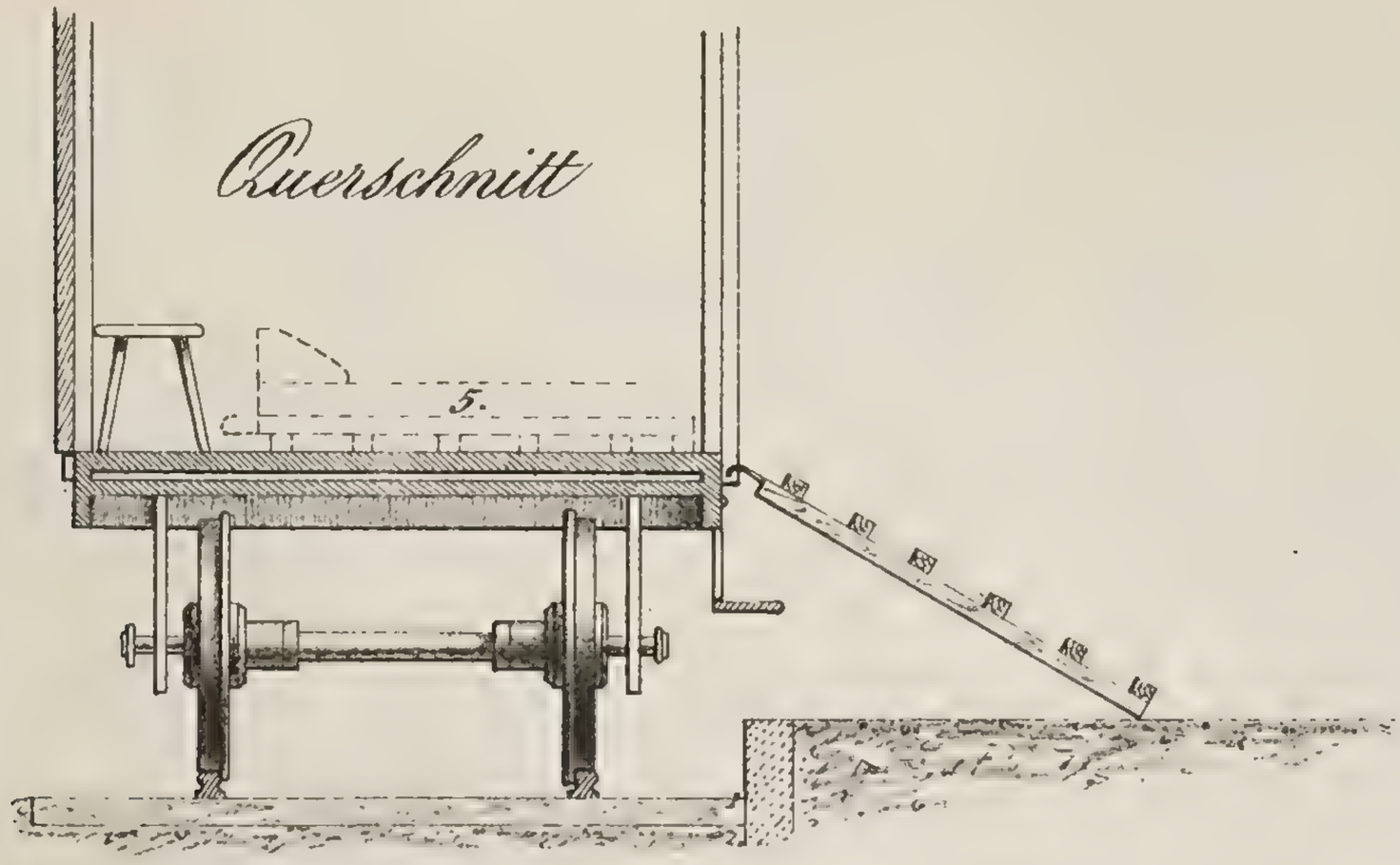
Oefters ereignete es sich, dass Aerzte während der Fahrt von einer Station zur andern gänzlich unthätig bleiben mussten. Aehnliches war der Fall bei den Wärtern, welche zwei Wagen zu bedienen hatten. Die Hälfte ihrer Pfleglinge blieb auf solche Stationszeit hindurch unberücksichtigt.

Nachdem die ersten Züge heimgekehrt waren, kamen in Folge gemachter Erfahrungen auch die nöthigen Aenderungen und damit die ersten Verbesserungen in Vorlage. Man hatte sich überzeugt, dass die Züge zu lang, der Wagen also zu viele waren; sämmtliche Gutachten hierüber lauteten dahin, dass neu abgehende Züge nur aus einigen zwanzig Wagen bestehen sollen, um dadurch die vielen vorgekommenen Ungehörigkeiten für die Folge beseitigen zu können. Erfahrungsgemäss waren Commandanten, Aerzte, wie Verwalter ausser Stande, dem nachzukommen, was übernommene Pflicht verlangt, oder was der freie Wille gerne geboten

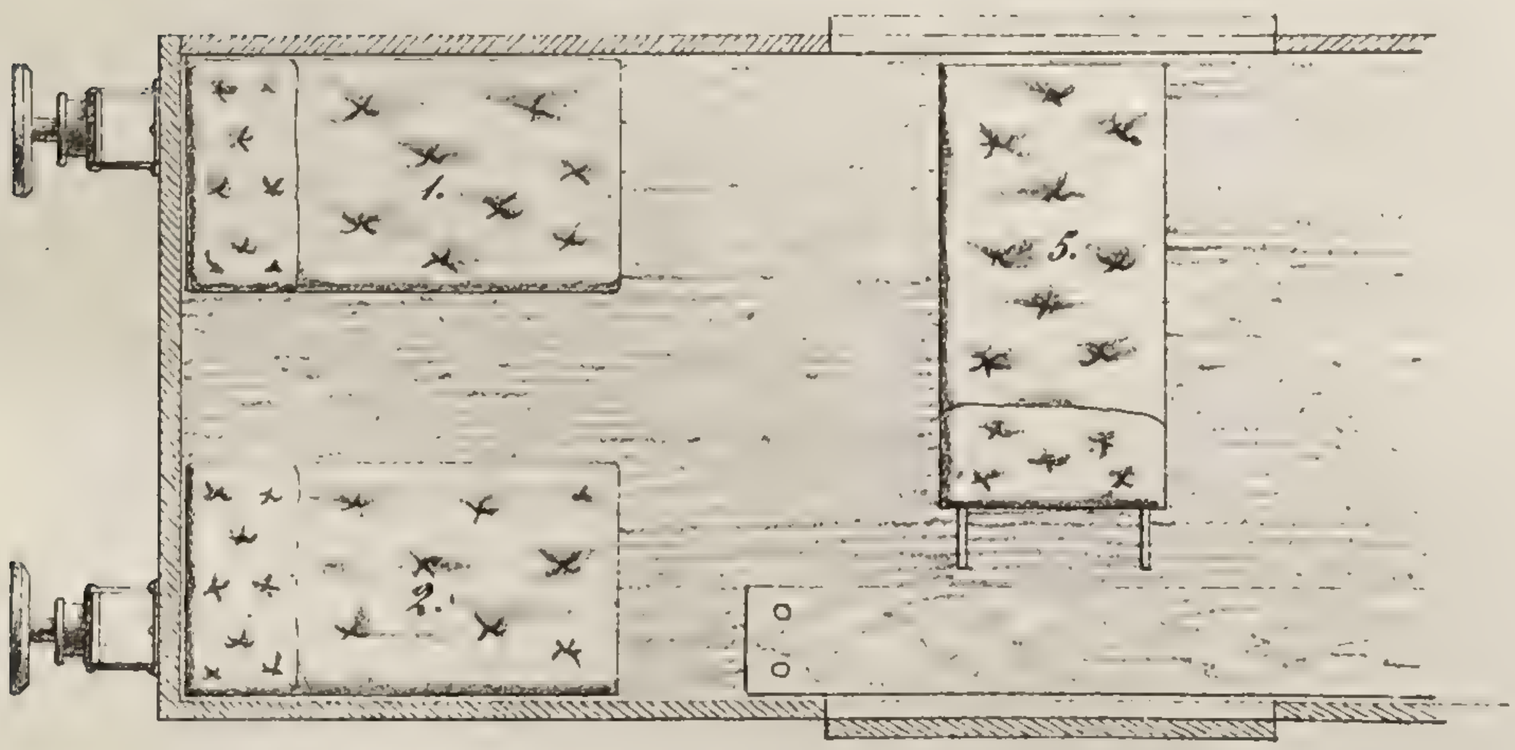
Tafel II.

Güterwagen zum Transport Schwerverwundeter

Querschnitt



Grundriss.



Lithographie von Gebrüder Obpacher, in München.

hätte. Von massgebender Seite erfolgten hierüber schriftliche und mündliche Berichte, auch Vorschläge zu Aenderungen sowohl bei der Eisenbahn-Central-Commission, als auch bei dem Central-Comité der freiwilligen Krankenpflege in München. Von den vielen gleichzeitig auftauchenden Vorschlägen dürften wohl diejenigen des Univ.-Professors Dr. H. Ranke, ersten Vorstandes des Münchner Zweighilfsvereins, besonders hervorzuheben sein, welche derselbe, gestützt auf gemachte Erfahrungen als Oberarzt bei zwei Spitalzügen, eingebracht hat.*) Ebenso die des Dr. Erhardt aus Rom und des Dr. Herold aus München. Diese wurden vom Central-Comité adoptirt und dem kgl. Kriegsministerium zur Annahme vorgelegt.

Der am 26. August nach Neustadt a. d. Hardt abgeschickte vierte Spitalzug entsprach dem Zweck schon weit besser. Während wie oben erwähnt, beim Ausbruch des Krieges Befehl gegeben war, dass vier Züge zum Abgehen bereit stehen sollten, erfolgte später ein zweiter, dahin gehend, dass nur drei eingerichtet werden, dass dagegen für Unterbringung einer grösseren Menge Wäsche, Geschirr, Lebensmittel verschiedener Art, sowie eines Medicamenten-Kastens, einige Deckelwagen als Depot beigegeben werden sollen. Auch wurde in jedem Zug ein kleiner Kochherd eingebaut, um während der Fahrt sowohl Wasser zu sieden, als warme Getränke bereiten zu können.

Der mehrmals als Commandant den Zügen beigegebene Major Göbel hat bei seiner Rückkehr durch die auf den Fahrten gemachten Erfahrungen zu späteren neuen und verbesserten Einrichtungen wesentlich beigetragen.

Nicht minder brachten Aerzte und Materialverwalter, welche die ersten Züge mehrmals begleiteten, durch ihre gewonnene Praxis auch in dieser Richtung sehr beachtenswerthe Anträge ein, welche geeigneten Orts volle Anerkennung fanden. Die eingetretene rauhe Jahreszeit, die finsteren Nächte, die immer grösseren Strecken, die die Züge zurückzulegen hatten und anderes mehr, führten zu folgenden Aenderungen und Verbesserungen.

Nachdem 5 Züge mit Deckelwagen abgegangen und wieder zurückgekehrt waren, wurden für die Patienten statt derer — durchgehende Personenwagen eingerichtet und mit je 5 Betten und einem Ofen versehen; ferner wurde ein besonderer Küchen-, sowie ein später in seiner Einrichtung näher beschriebener Abort-Wagen beigegeben, wodurch vollständige Verpflegung, auch jede Hilfe im Zuge selbst geboten werden konnte, und letztere um so mehr, als auch Uebergänge von starken Blechplatten von einem Wagen zum andern angebracht wurden. Das beschwerliche Aussteigen von einem und Wiedereinsteigen in einen anderen Wagen wurde so beseitigt und der nöthige Verkehr im Zuge auch während der Fahrt ermöglicht.

---

*) Dieselben sind auch im ärztlichen Intelligenzblatt vom 8. September 1870 abgedruckt.

In der Regel bestand später ein Spitalzug aus:

a) 13 mit je 5 Betten und 1 Ofen versehenen Personenwagen, von dem auf der Eisenbahn München-Starnberg gehenden, amerikanischen System, entnommen, aus welchen die Sitzeinrichtungen entfernt worden waren. Von diesen diente einer, als Doctorwagen bezeichnet, dem ärztlichen Personal, sohin 12 den Schwerverwundeten;

b) 7 Personenwagen II. und III. Klasse, diese mit eigener Dampfheizung eingerichtet, meist für Reconvalescenten und überhaupt solche, welche sitzend transportirt werden konnten;

c) 1 Deckelwagen, darin ein Ofen, mit Strohsäcken belegt, für eventuelle Aufnahme der in den zu b) angeführten Personenwagen während der Fahrt schwer Erkrankten und deshalb nicht mehr sitzend Transportablen;

d) 1 Deckelwagen mit zwei Betten für den Commandanten und den Materialverwalter, zugleich für Aufbewahrung der Wäsche und des augenblicklichen Bedarfs an Materialien und für Bergung des Medicamenten-Kastens dienend;

e) 1 Deckelwagen (zugleich Bremswagen) für Mitführung des Proviants und Materials überhaupt;

f) ein desgleichen, eventuell noch als Vorrathswagen benutzbar für Ausschank des Bieres, Depot für Weine etc.;

g) ein solcher mit Biervorrath zugleich auf Rückfahrten zur Gepäck-Einlage bestimmt;

h) ein desgleichen speciell für die Küche eingerichtet;

i) ein desgleichen mit Dampfheizapparat und für Unterkunft des Maschinisten hiezu, ebenso für den Wagenwärter;

k) ein desgleichen als Abortwagen;

l) ein offener Wagen für Kohlen und Holz-Vorrath zum Heizen sämmtlicher Oefen und der Dampfheizmaschine. In Summa 29 Wagen, welche ausser dem hier nachstehend bemerkten Begleitungspersonal ein Fassungsvermögen bis zu 250 Kranken und Verwundeten hatten.

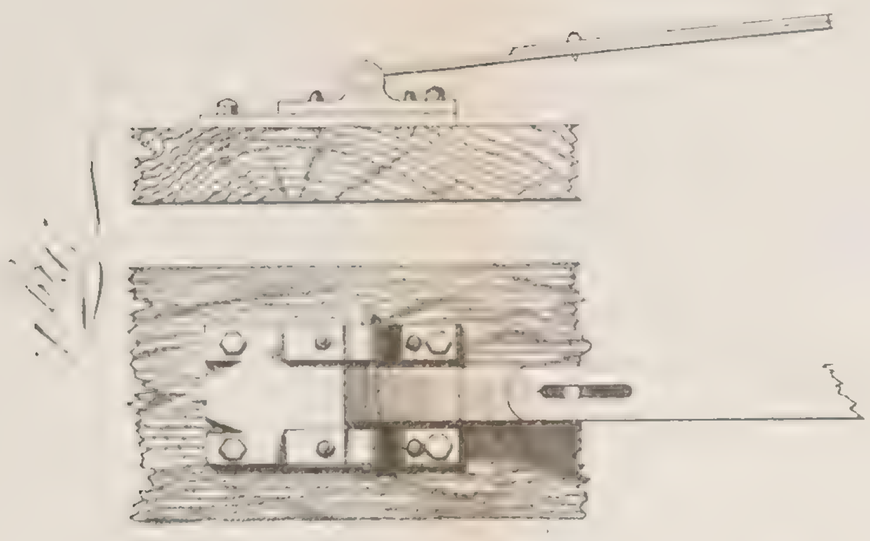
Die Wagen selbst waren von der Staatsbahn gegen entsprechenden, vom Militärärar zu vergütende Miethbetrag gestellt.

Das Ganze einen Spitalzug begleitende Personal bestand in der Regel aus 24 bis 27 Personen, nemlich:

1) einem Major oder Hauptmann als Commandanten, welchem im Turnus von Abtheilungen meist hiesiger Garnison ein Unteroffizier und 3 Mann beigegeben waren. Das Central-Comité stellte:
2) einen Oberarzt und gewöhnlich drei Hilfsärzte aus dem Civilstande;
3) einen Materialverwalter nebst Gehilfen;
4) fünf bis sechs freiwillige Krankenwärterinnen;

Tafel III.

Ein Bett im Wagen.



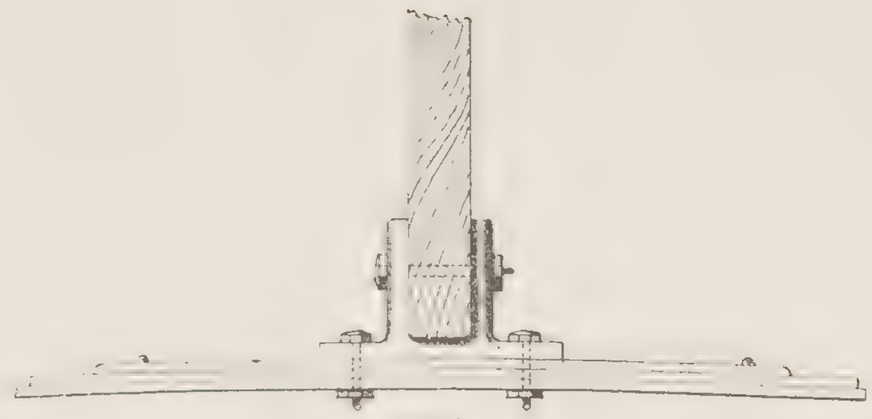
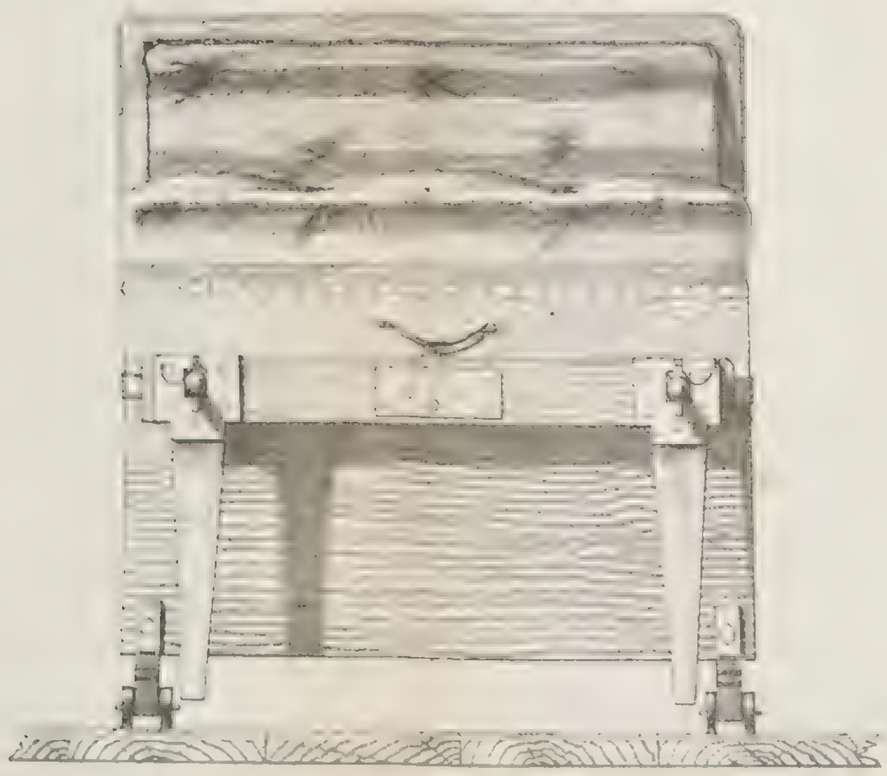
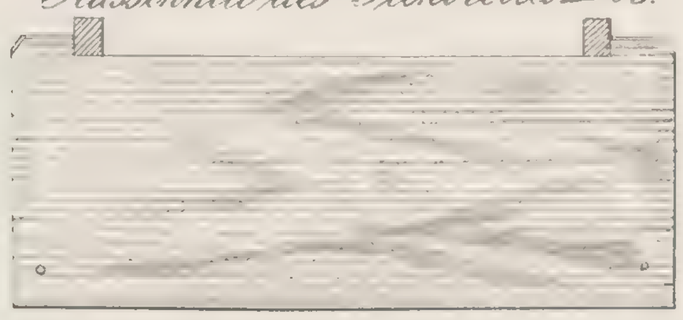


Fig. 2.

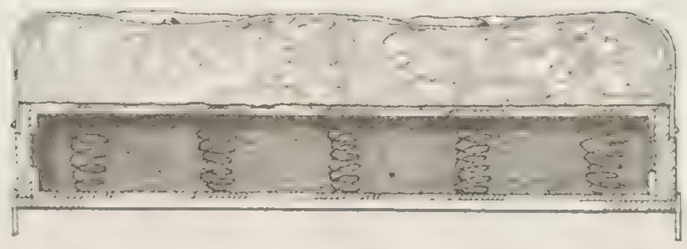
Seiten-Ansicht.



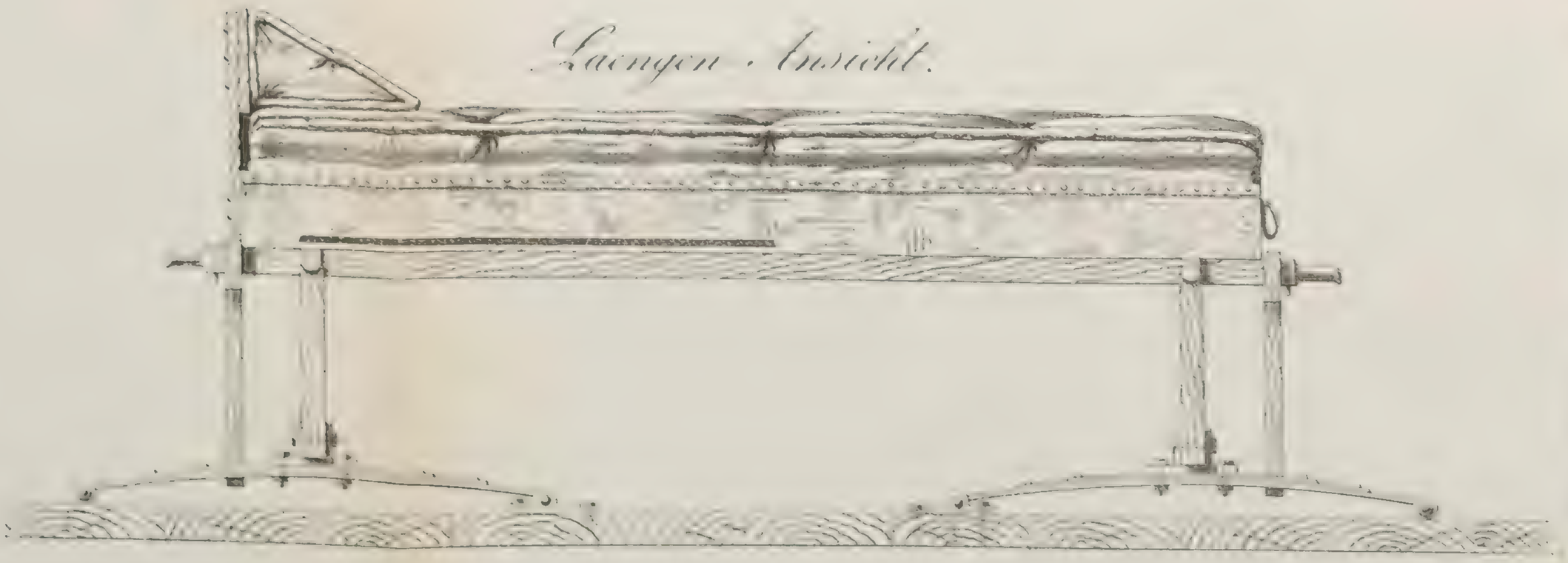
Ausschnitt des Stehbrettes Dl 3.



Profil der Matratze.



Langen-Ansicht.



Lithographie von Gebrüder C. Spaeth in München

5) sechs bis sieben Krankenwärter;
6) eine Köchin und eine bis zwei Küchenmägde.

Beschreibung der Einrichtung.

2) des 28sten Spitalzuges am 28. Februar 1871.

Die Einrichtung eines Spitalzuges stellte sich schliesslich, nachdem sie verschiedene Wandlungen durchlaufen und alle durch die Erfahrung eingegebenen Aenderungen und Verbesserungen in sich aufgenommen hatte, folgendermassen dar.

Eine Anzahl beiliegender Zeichnungen dient hiebei zur besseren Veranschaulichung.

Es wurden hiezu zwölf ganz gleich ausgestattete Waggons III. Klasse amerikanischen Systems benützt. Die früher in Güterwagen vom Militärärar angeschafften Betten und Bettfournituren erhielten hier wiederum ihre volle Verwendung. Der Landeshilfsverein hatte jedoch zwei Drittel der vorhandenen Strohsäcke durch auf seine Kosten angefertigte Rosshaarmatrazen ersetzen lassen, und hiefür 1230 fl. (für drei Züge à 40 Stück = 120 fl. à 10¼ fl.) verausgabt.

Ein Bett im Wagen.

Die Construction eines solchen Bettes ist um die Zweckmässigkeit derselben anschaulich zu machen, mit Spezialzeichnungen belegt (Tafel III). Aus der Längen- und Seiten-Ansicht (vom Fussende) dann dem Profil der Matraze, dem Detail der Federn und dem Ausschnitt eines Stehbrettes wolle die Gestaltung des Ganzen entnommen werden. Ein solches Bett besteht aus zwei Haupttheilen: dem Unterbau und dem eigentlichen Bett. Letzteres ist ein ganz einfaches Feldbettgestelle mit Gurten und darüber ausgespannter Leinwand, worauf die mit Betttuch versehene Rosshaarmatraze oder der Strohsack mit dazu gehörigem Seegras-Keilkissen, endlich die wollene Zudecke zu liegen kommen. Je nach Bedarf sind Spreu, Bettfedern oder Rollkissen beigegeben.

Der Unterbau ist in seiner Art von Wesenheit. Vier gleiche Federn, jede aus drei fast 1½ Zoll breiten Blättern zusammengesetzt, bei 100 Pfund Belastung entsprechend Schwung gebend, sind 3 Fuss lang. Die Bogensprengung beträgt 1½ Zoll Pfeil. Das mobile Ende einer jeden Feder ist mittelst Achse an zwei Rollen befestigt; das stabile dagegen ebenfalls mit einer Achse versehen, durch zwei Bügel an einem 6 Zoll langen, 3½ Zoll breiten Schuh festgeschraubt. Dieser eiserne Schuh, unterhalb mit Stacheln versehen, wird, sobald das Ganze an richtiger Stelle eingebracht, mit vier Holzschrauben an den Fussboden des Wagens angeschraubt (Fig. 1). In Mitte jeder Feder befindet sich ein rechtwinklig abgebogenes Band, (Gabel) mit Schraubenbolzen befestigt, welches sofort zur Aufnahme des starken Stützbrettes dient (Fig. 2). Ein Stützbrett, auf ein Federpaar in die Gabeln eingesetzt, wird ebenfalls durch Schraubenbolzen festgehalten (Detail 3). Auf

diesem, den Raumverhältnissen anpassend verschiebbaren Unterbau wird das Feldbett eingesetzt. Die Federeinrichtung reducirt erfahrungsgemäss alle während der Fahrt unvermeidlichen Stösse und Vibration auf ein Minimum. Auch werden beim Anhalten und Abfahren des Zuges, sowie bei Weichenstellungen jene plötzlichen, ausser-gewöhnlich grossen erschütternden Stösse gewaltig abgeschwächt, welche zum Theil mit, zum Theil ohne Schuld des Zugpersonals vorzukommen pflegen. Die wohlthätigen Wirkungen dieser Construction wurden allseitig anerkannt. Selbst die Elasticität der Matraze und des Strohes im Strohsack war dadurch erhöht und kam dem Kranken zu gute.

Wageneinrichtungen.

a) Für Schwerverwundete.

Die nebenstehende Zeichnung eines Amerikaner Waggons lässt wohl alles erkennen, doch einige Erläuterungen werden gewiss das gegebene Bild verständlicher machen und dasselbe vervollkommnen. (Tafel IV.)

Wie der Längenschnitt zeigt, konnten auch den drei Betten, die unmittelbar hintereinander stehen, acht Federn genügen, während jedes einzeln stehende Bett vier Federn haben muss. Im Grundriss und Querschnitt ist die Stellung des Ofens, nebenbei ein eisernes Gefäss für Heizkohle, ersichtlich. Zunächst diesem befanden sich auf einer kleinen hölzernen Stellage mit erhöhtem Rande das Waschbecken, der Wasserkrug (zur Versicherung gegen Stösse in einer Schlinge) Seife und etliche kleine Trinkgefässe. Vier kleine Stellagen an den Schmal-Enden des Waggons neben den Thüren angebracht, dienten zur Aufbewahrung kleiner Gegenstände der Kranken, auch Aschenbecher, Spuckgläser, Schwedische Zündhölzchen und dergleichen mehr. Auf dem Fussboden unter den Betten vertheilt lag ein Reservewaschbecken, ein Uringlas, ein Stechbecken, ein Feldstuhl, ein Körbchen mit Verbandzeug, ein Besen und ein Spuckkästchen mit Stiel; den Boden bedeckte ein wollener ausgespannter Fussbodenläufer.

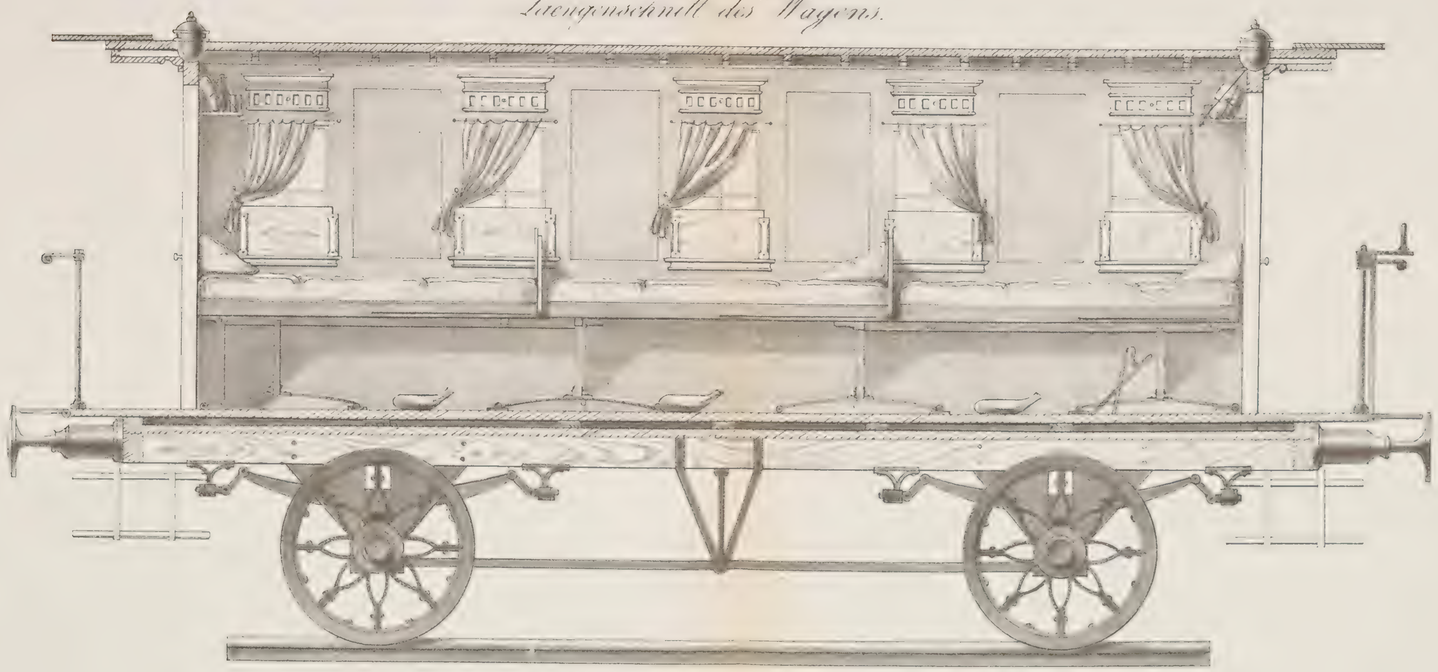
Obgleich bei eingetretener Dunkelheit die beiden Wagenlaternen angezündet wurden, hing eine Laterne an einer Seite des Wagens zugleich an der Decke befestigt, als Reserve. Unweit des Ofens hingen zwei Handtücher und ein kleiner Spiegel.

Jedes Fenster hat einen Vorhang, ebenso ein gegen Kälte oder Wind schützendes zwischen zwei Leisten eingeschobenes, auf einer Seite grün angestrichenes Brettchen, das auch als Tischchen für den Kranken diente. Zur Essenszeit wurde dieses herausgezogen, die unangestrichene Fläche nach oben gekehrt, und die Schüssel mit dem Essen darauf gestellt. Dieses einfache Verfahren erfreute alle Kranke, war bequem und bezweckte dabei die Reinlichkeit.

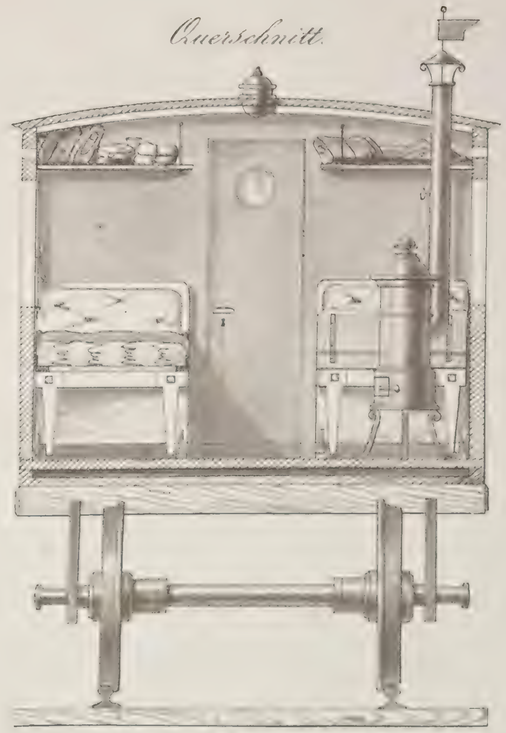
Luftwechsel wurde durch Herablassen der Schubfenster erreicht; wenn das nicht statt hatte, konnte schlechte Luft und Rauch durch die über jedem Wagen-

Wageneinrichtung für Schwerverwundete.

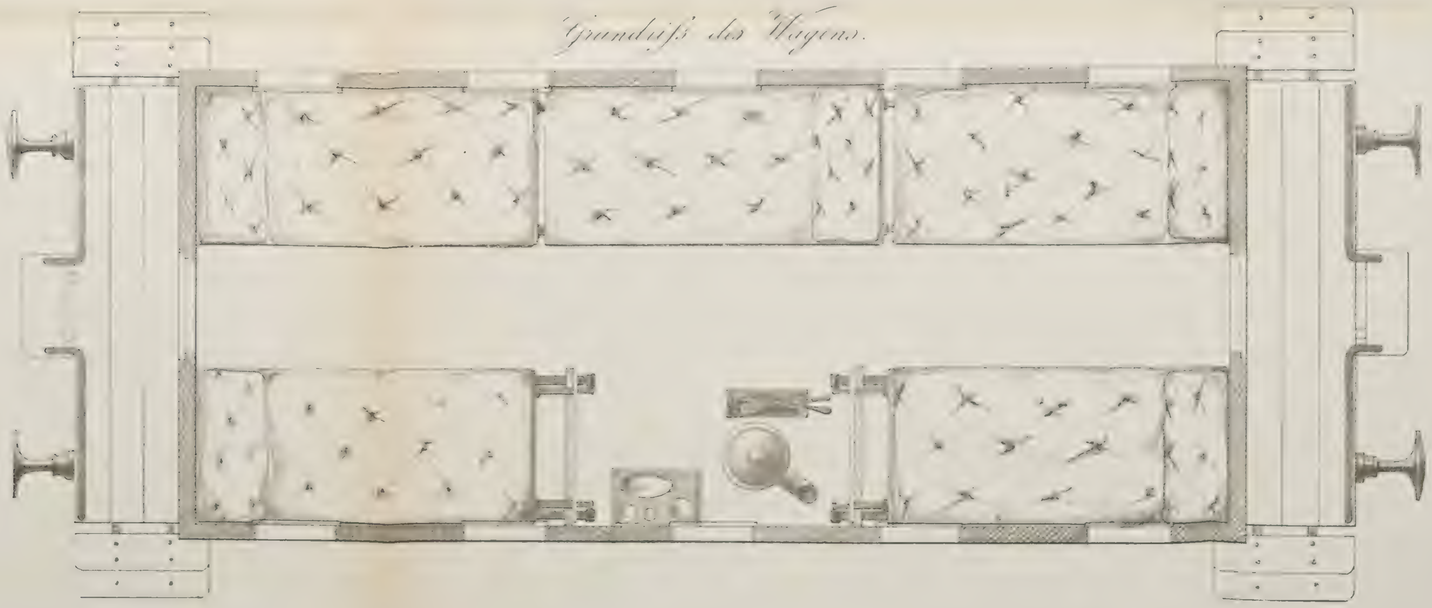
Längenschnitt des Wagens.



Querschnitt.



Grundriss des Wagens.

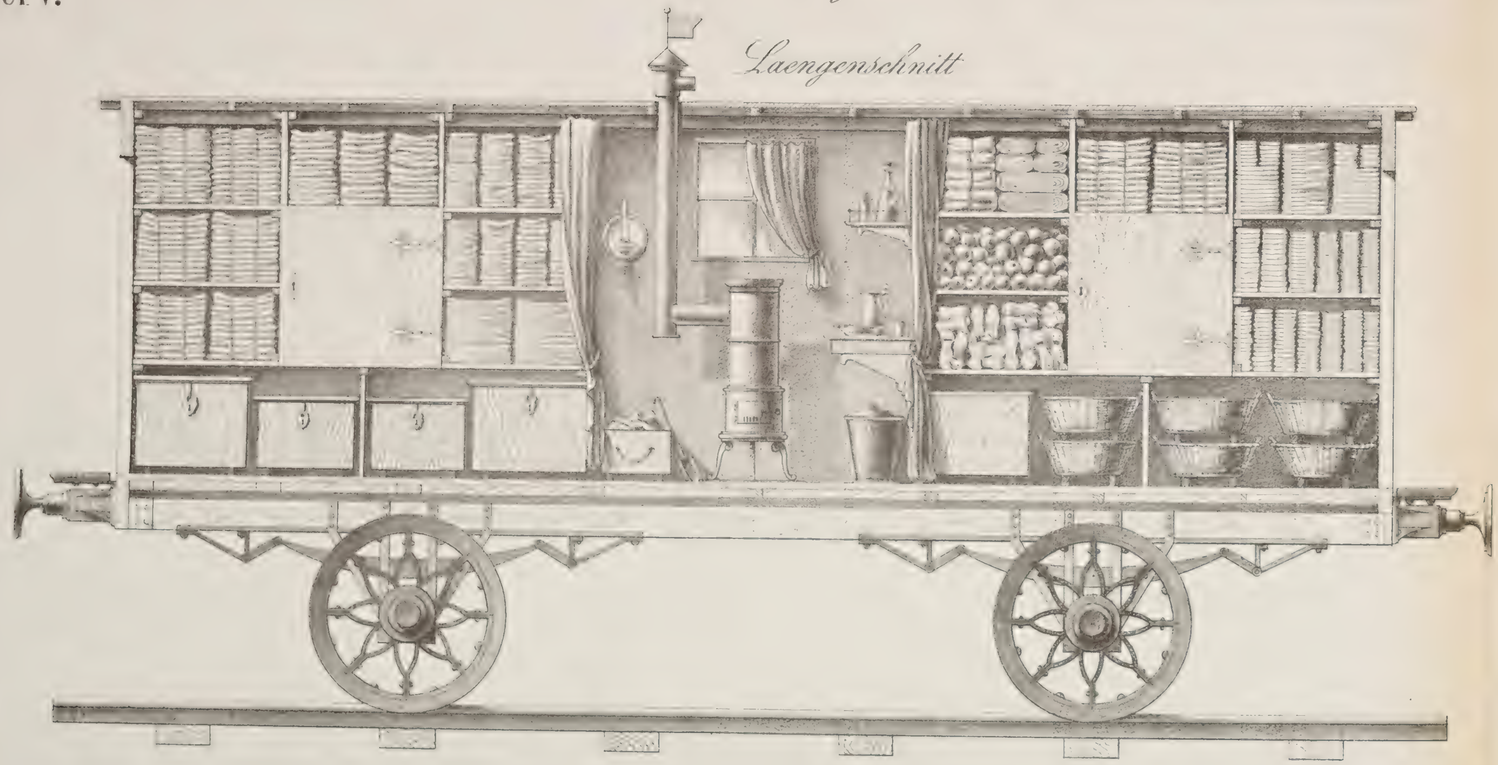


Lithographie von Gebrüder Obpacher in Wien.

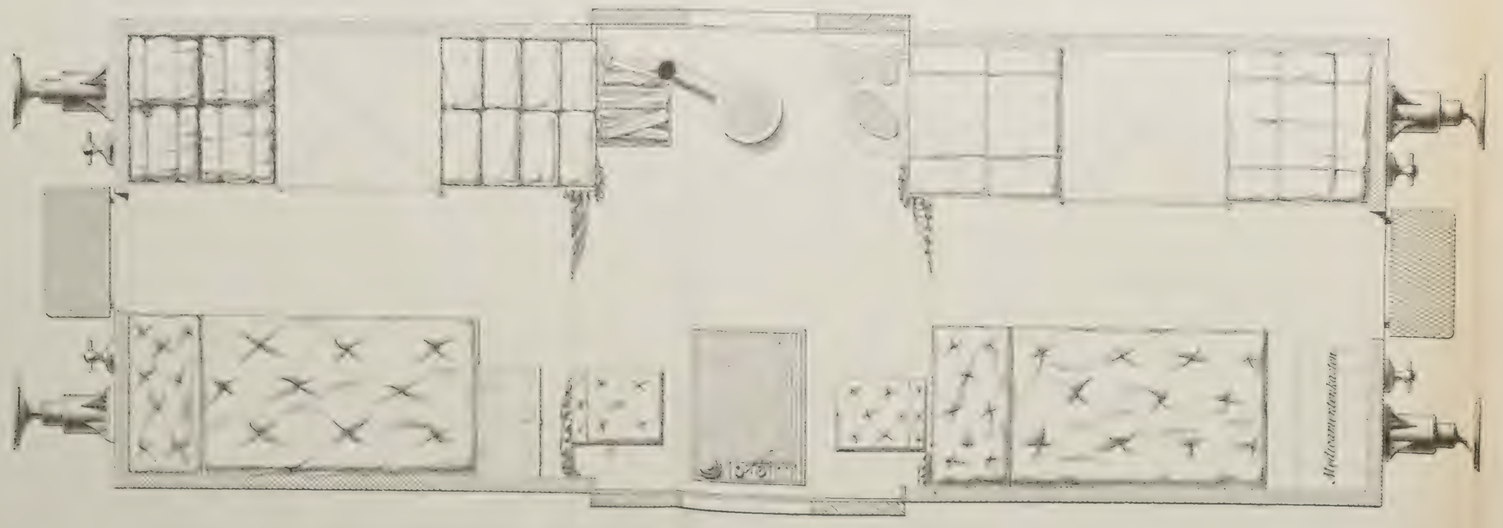
Tafel v.

Wagen des Commandanten und Verwalters.

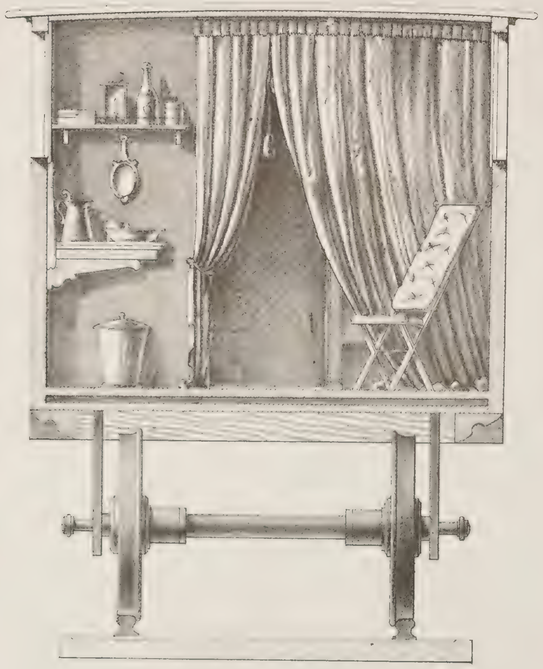
Laengenschnitt



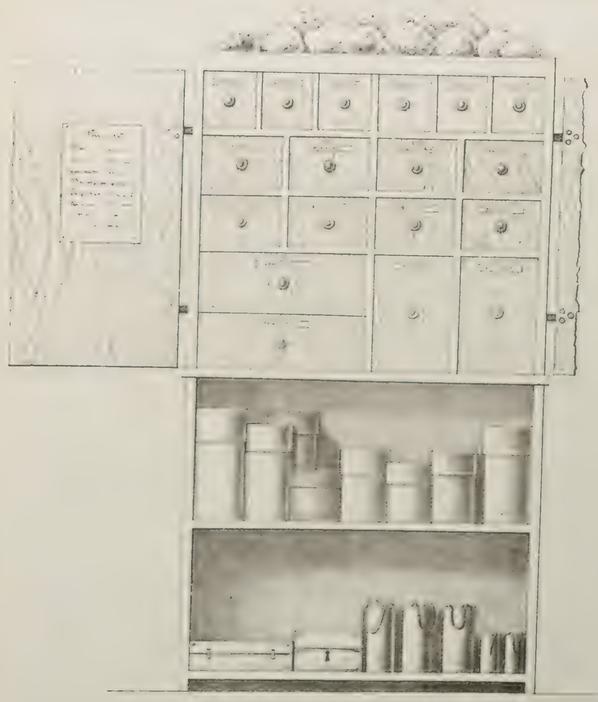
Grundriss.



Querschnitt.



Medicamentenkasten.



Lithographie von Gebrüder Obpacher in München.

fenster angebrachte Schiebevorrichtung abgehen. Bei grosser Kälte, oder starkem Winde wurden bisweilen an einzelnen Wagen die Eingangsthüren mit wollenen Decken verhangen, und dadurch beim Eintreten die starke Zugluft abgehalten.

b) Wagen für Aerzte.

Aehnlich eingerichtet war ein gleicher Wagen genannten Systems für die Aerzte und Mediziner. An Stelle des fünften Bettes stand ein Tischchen, daneben zwei bis drei Feldstühle, über dem Tisch hing eine Stellage zur Aufbewahrung kleiner Gegenstände dieser Herren.

c) Wagen des Commandanten und Verwalters (Tafel V).

Der ganze Wagen (Deckelwagen) war durch Einziehung zweier Vorhänge (siehe Querschnitt) eigentlich in drei Theile getheilt. Die Lagerstätte für den Commandanten und Verwalter ist im Grundriss erkenntlich; über denselben bargen Kästchen deren Reiseeffecten. An derselben Seite in Mitte des Wagens war Platz für den Tisch mit Randerhöhung, als Schreibtisch dienend, links und rechts davon zwei Stühle. An der Seitenwand daselbst hingen Kalender, Namensverzeichniss des den Zug begleitenden Personales, sowie diverse Seitentaschen aus Papier und Briefbehälter für Schreibmaterialien, über dem Tische an der Decke Reservelaternen. In einer Ecke stand der Medicamentenkasten.

Die andere Wagenseite enthielt zu zwei Drittel links und rechts Regale; in diesen waren Gegenstände der verschiedensten Art vertheilt, wie das der Längenschnitt bildlich darstellt. In den zwei verschliessbaren Behältern, die unter sich Abtheilungen hatten, befanden sich kleine Mengen von in den Depotwagen in grosser Zahl untergebrachten Waaren, und zwar: einige Flaschen Cognac, Liqueure, der besten Weine, verschiedene Säfte, auch Selterswasser in Sägspäne gelegt, Citronen, Orangen, Kleinzucker, Chocolade, condensirte Milch, Büchsen mit grünem Thee, Zwieback, einige Gläser, Becher und dergleichen Gefässe, um solche sogleich zur Hand zu haben, wenn Getränke verordnet oder gewünscht wurden; ferner Vorräthe von Löffeln, Messern und Gabeln, ein Körbchen mit Scheeren, Nadeln, Faden, Bändchen etc., auch Spagat, Propfenzieher, Seifen, Zahnbürstchen und Kämme. In den Regalen selbst lag Bett- und Leibwäsche, nach Art und Gattungen der Reihe nach, wie in einer Lingerie, fest beisammen und wegen der Erschütterungen mitunter partieweise gebunden und obendrein mit gespanntem Bindfaden und Drähten gegen das Herausfallen gesichert. Es befanden sich da in einem Theile von links nach rechts aufgeschichtet: zwei Reihen Unterhosen, meist gewirkte „in 4 Sätzen", darunter zwei Reihen wollene Hemden, daneben Schlipse, Pulswärmer, drei Reihen neue Hemden bis zu 120 Stück; zwei Reihen gewirkte Unterjacken, zwei ditto wollene,

Taschentücher in grosser Zahl, Kissenziechen, Handtücher, Schürzen für das Küchenpersonal und für Krankenpfleger, jedesmal nicht weniger als 100 Reservebetttücher. In dem anderen Theile befanden sich Schuhe, Pantoffeln verschiedener Art, Rollkissen, Spreukissen, eine grosse Zahl alter Hemden, Leibbinden, Watte, Guttaperchawaaren, dreieckiger Tücher, Fausthandschuhe, Zipfelhauben, gewirkte, gestrickte und wollene Socken in grosser Menge, ebenso Unterlagen und Hadern. Unter den Regalen auf dem Fussboden standen Kisten mit Charpie, dreierlei Gattungen Rollbinden in verschiedenen Längen, ferner Reservekörbe. Der mittlere Theil des Wagens diente dem Commandanten und Verwalter zum Aufenthalt.

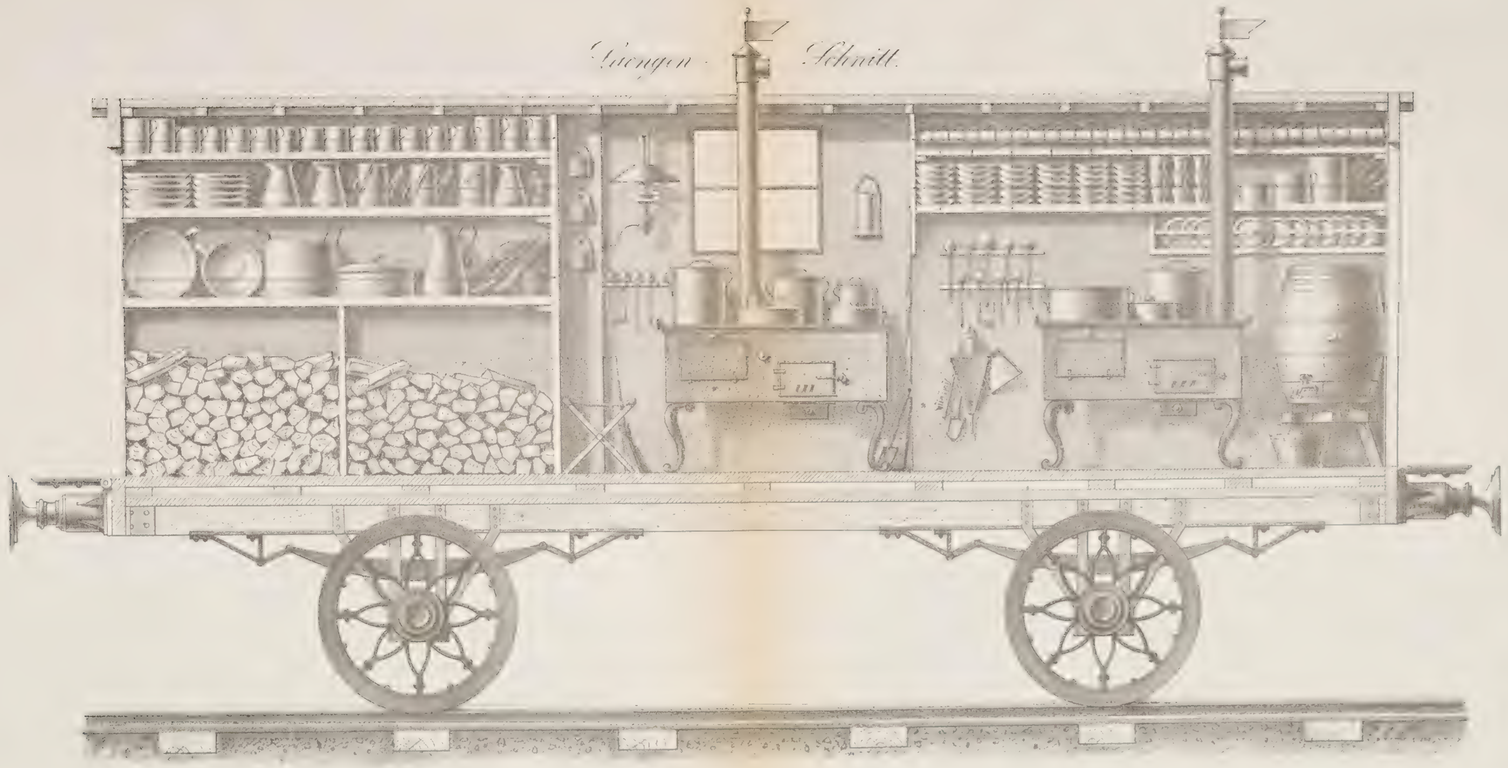
Inhalt des Medicamentenkastens nach Professor Dr. H. Ranke: 1) Carbolsäure 2 grosse Gläser; 2) Kali hypermanganicum 1 Schachtel; 3) Eisenchloridlösung 16 Gläser; 4) Morphiumlösung (24 gran auf 1 Unze), 4 Gläser; 5) Chloralhydrat (à 5 gran), 200 Gläschen; 6) Morphium-Pulver (zu $^1/_4$ gran), 5 Schachteln à 100 Stück; 7) Opium-Pulver (zu $^1/_4$ gran), 7 Schachteln à 100 Stück; 8) Doverische Pulver (5 granige), 3 Schachteln à 100 Stück; 9) Argentum nitricum crystallisatum 2 Schachteln à 20 Gläschen à 10 Gran; 10) Chinin-Pulver (5 granige), 7 Schachteln à 80 Stück = 560; 11) Cämmillenthee; 12) Pfefferminzthee; 13) Brausepulver 300 Paare; 14) Lapis infernalis in Stangen 4 Unzen; 15) Mandelcerat 8 Tiegel; 16) Arrowroot 6 ℔; 17) Heftpflaster; 18) Marine-lint; 19) Oblaten.

d) Küchenwagen.

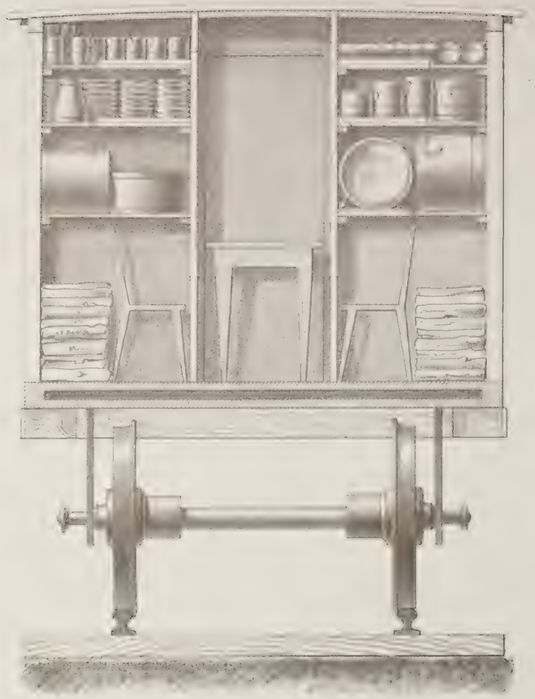
Die blosse Beschreibung einer Küche in einem eng begränzten Raum, wie in einem Eisenbahngüterwagen, wird und kann wohl dem Leser nicht genügen. Aber auch solche, welche eine derartige eingerichtete Küche in Augenschein genommen hatten, werden wahrscheinlich durch die einfache Beschreibung wenig befriedigt sein. Desshalb erscheint es angezeigt, Zeichnung davon zu geben und diese Einrichtung durch Grundriss, Längen- und Querschnitt anschaulich zu machen (Taf. VI). Vor Allem wird dem Beschauer auffallen, dass zwei eiserne Herde darin eingebaut sich zeigen, doch darf solches nicht befremden; der kleinere diente nämlich nur als Vorwärmer; es war damit stets Vorrath von heissem Wasser da, welches zum Kochen, wie zum Abspülen verwendet wurde, und auch im Bedürfnissfalle für Patienten zu jeder Zeit reines warmes Wasser bot. Desshalb musste auch das Feuer stets unterhalten bleiben. Beide Herde waren der grossen Bewegungen halber unter sich fester zusammengebunden, als solches in gewöhnlichen Küchen nöthig ist, und festgeschraubt an dem mit Eisenblech beschlagenen Fussboden. Der äussere Rand eines jeden Herdes war mit zwei Zoll hohen Bandeisen umgeben, damit das Herabrutschen der darauf gestellten Geschirre verhütet ward. Von dem Holz für die Feuerung der Herde lag ein kleiner Vorrath sortirt zu beiden Seiten neben den Bänken aufgerichtet. Den nöthigen Schutz gegen das Auseinanderfallen gaben theils die Wände, theils die besonders vorgeschlagenen Latten. Das Holz war schon von zu Hause — kurzgeschnitten — mitgenommen worden und bestand theils aus

Einrichtung des Küchenwagens.

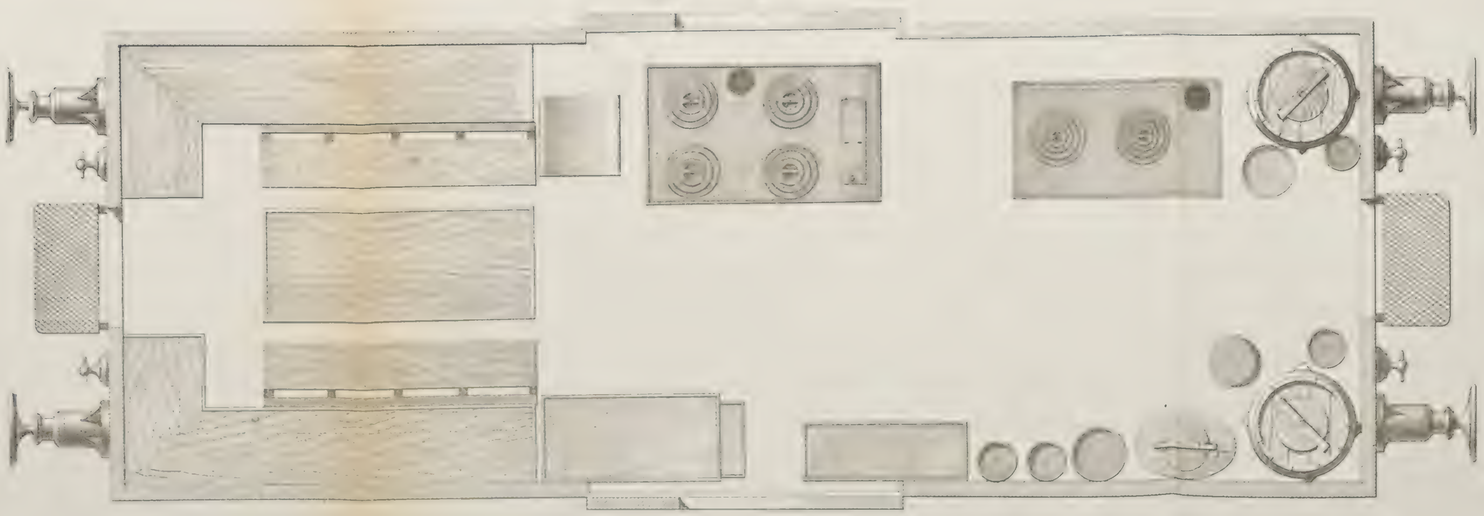
Längen Schnitt.



Querschnitt.



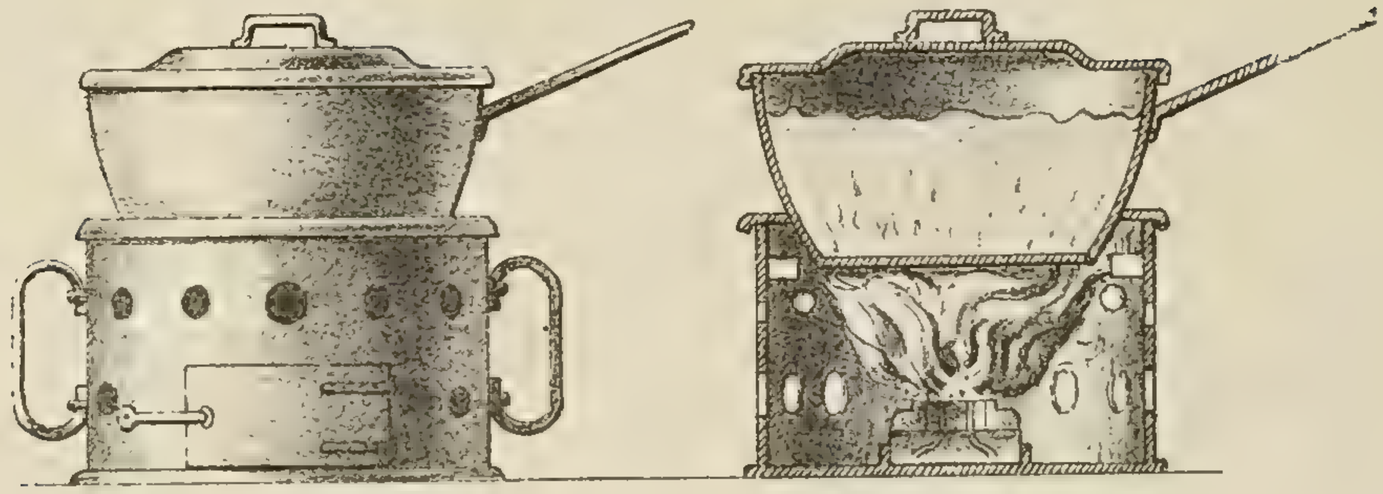
Grundriss.

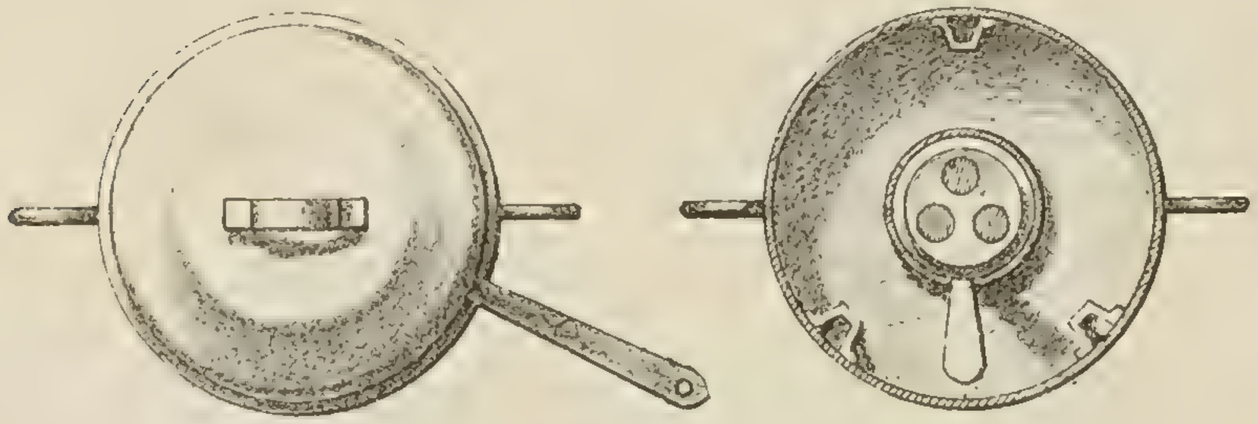


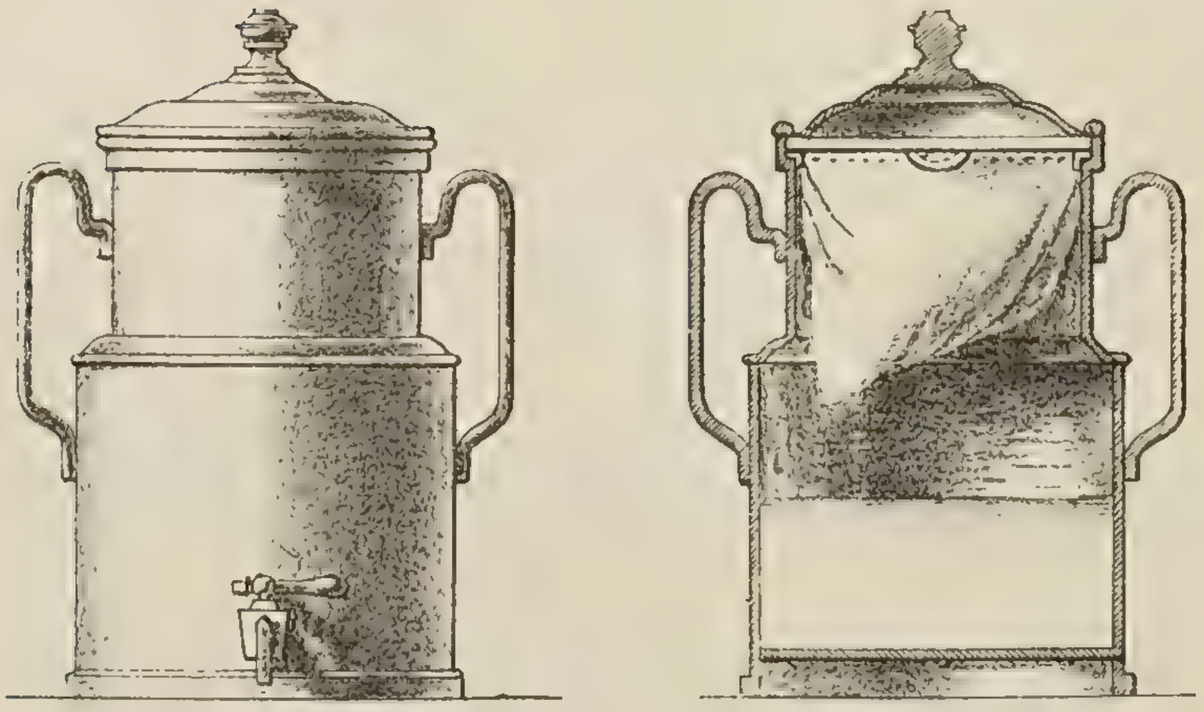
Lithographie der Gebrüder Ospacher in München

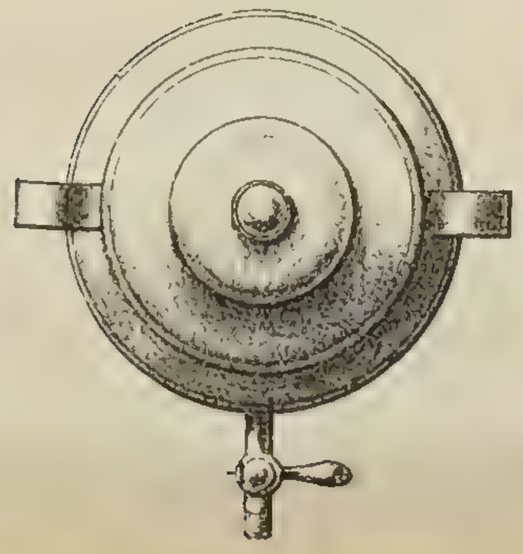
Tafel VII.

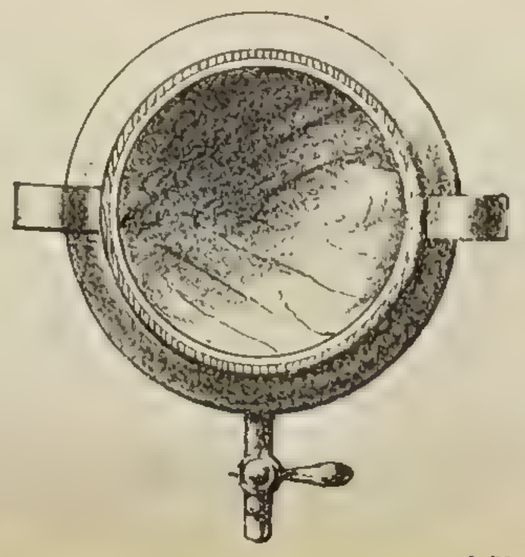
Kaffemaschine.











½ Fuß bayr.

hartem, theils aus weichem. Ein grösserer Vorrath davon in einem später näher bezeichneten Wagen untergebracht, ersetzte immer wieder den Verbrauch.

Sich entwickelnde Dämpfe über dem Herd konnten durch eine Oeffnung in der Decke des Wagens entweichen. Waren jedoch solche Dämpfe nicht vorhanden, so konnte die Oeffnung durch eine mit einem Kettchen versehene Klappe geschlossen werden. Zur Seite des Herdes stand eine sogenannte Auricht mit Fachschubladen, in welcher verschiedene Gewürze, Salz etc. sich befanden, doch nur in solchen Quantitäten, welche für circa 24 Stunden ausreichten.

Eine Anzahl Geschirre lagen auf festgenagelten Brettern unter der Schublade. Daneben befand sich ein einfaches Bänkchen als Ablageplatz. Der in der Mitte befindliche Tisch diente ebenfalls als Anricht, ebenso als Esstisch für Wärter, Küchenpersonal und die zum Zug kommandirten vier Soldaten. Die Bänke zu beiden Seiten dienten als Sitze. Vorrath an reinem Wasser stand in Fässern mit Hähnen versehen bereit, daneben die Wasserkübel von Blech, in denen dasselbe auf Haltstationen geschöpft und zugetragen wurde. Stellagen im Küchenwagen gab es viele. Sie alle sowie die Flächen, auf denen Geräthe abgesetzt wurden, hatten entsprechende Randerhöhungen, die meisten ausserdem noch gespannte Drähte als Schutz gegen das Herab- oder Herausfallen. In und auf den Stellagen befanden sich grosse und kleine Blechtöpfe, Kännchen verschiedener Art zum Austragen des Kaffee's, Thee's, der Milch etc., zwölf gleiche Menagekessel für die zwölf Wagen mit Schwerverwundeten, jeder fünf Portionen haltend, ferner eine grosse Anzahl steinerner Halbekrügel, Masskrüge, Hunderte von Blechtassen und Becher, ebensoviele Essschüsseln von Steingut. Alle grossen Kochtöpfe hatten Versetzungen, die in die Einsätze des Herdes passten, auch gut schliessbare Deckel mit Randsaum. In Büchsen war Vorrath von geschlagenem Zucker, gemahlenem Kaffee, mehreren Sorten Mehl, auch condensirter Milch, von allem nur so viel, als das Küchenpersonal zum Verbrauch auf kurze Zeit benöthigte. Die grösseren Quantitäten hievon enthielt der Depôtwagen. Im Uebrigen waren alle in jeder Küche nöthigen Küchengeräthe vorhanden, so: Tranchirbrett mit grossem Messer, Gabel und Schlegel etc. etc.

Bei eintretender Dunkelheit, auch bei Fahrten durch Tunnels beleuchteten den Küchenraum ausser einer an der Seitenwand in eisernem Bügel ruhenden Petroleum-Lampe, Kerzenlichter. Niemals fehlte die erforderliche Anzahl Küchenhandtücher, sowie Hadern. Wenn letztere zum Aufputzen des Bodens die letzten Dienste geleistet hatten, wurden sie weggeworfen. Eines der schätzbarsten Küchengeräthe war die grosse Kaffeemaschine, 80 Tassen fassend. Die beigegebene Zeichnung erläutert nachstehende Beschreibung (Tafel VII).

„Eine entsprechend grosse Weingeistlampe, wegen der Schwankungen während

des Fahrens nicht über drei Viertel mit Spiritus vollgefüllt, steht in einer Versatzung mit in einem sieben Zoll hohen, einen Fuss im Durchmesser haltenden, mit Löchern versehenen Untersatz, auf welchem eine Pfanne ebenfalls mit Versatzung eingerichtet, — neun bayerische Mass = 40 Tassen haltend — aufgesetzt ist. In dieser Pfanne, der Bewegungen halber nicht ganz bis an den oberen Rand mit Wasser gefüllt, aber mit gut schliessbarem Deckel versehen, wird das darin befindliche Wasser, nachdem die Lampe angezündet, innerhalb 10 Minuten zum Kochen gebracht; hierauf ein halbes Pfund gemahlener Kaffee eingeschüttet, etwas umgerührt, wieder zugedeckt und wenn die Aufwallung erfolgt, diese Mischung in den Filtrirsack (Kaffeesack) übergegossen. Der Sack ist unter dem Deckel der grossen Maschine eingefangen. Dieses Kaffeekochen in der Pfanne muss in derselben Art noch einmal wiederholt werden. Es bleibt der Satz des ersten Absudes in dem Kaffeesack zurück und wird durch das abermalige Aufschütten des zweiten Absudes auf denselben der Kaffee stärker, daher auch schmackhafter. Nach dieser Mischung soll der gewonnene Kaffee durch den an der Maschine angebrachten, streng drehbaren Hahn zum Ausschanke gebracht werden. Damit aber eine grössere Anzahl Personen bedacht werden kann, wird im Verhältniss zur Abgabe das Fehlende durch Abkochen in der Pfanne wieder ergänzt. Bevor der angesammelte Kaffeesatz aus dem Filtrirbeutel ausgehoben zu werden braucht, können leicht 400 Tassen Kaffee erzielt werden. Auf Spitalzügen sind für eine solche Maschine 3 Kaffeesäcke erforderlich, von denen einer als Reserve dient. Der benützte Kaffeesack muss nach dem Gebrauche sauber ausgewaschen werden und ehe er wieder verwendet wird, vollkommen trocken geworden sein. Die Form eines solchen, wie in der Zeichnung ersichtlich, ist wesentlich. Auf der Hinfahrt wurde darin auch grüner Thee gekocht, dann in Flaschen gefüllt, und auf der Rückfahrt einzelnen Kranken nach Anordnung oder Verlangen gereicht, sowohl kalt, als auch nach Setzung auf einem Vorwärmer im warmen Zustande.“

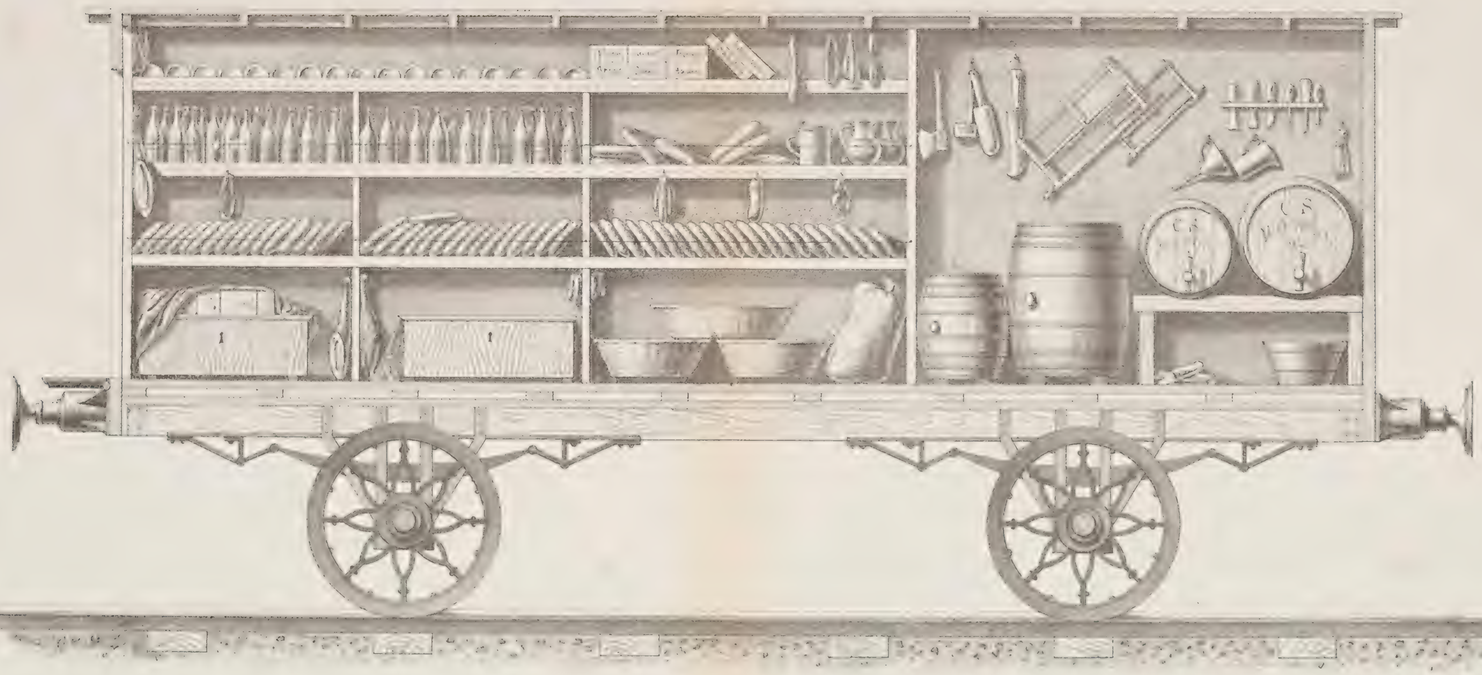
Welcher Werth und welche Bedeutung einer solchen eben beschriebenen Kaffeemaschine zukommt, erhellt schon daraus, dass dieselbe in neuerer Zeit auch in Kasernen für die Mannschaft in Anwendung gebracht ist. —

c) Depôtwagen in Mitte des Zuges (Tafel VIII).

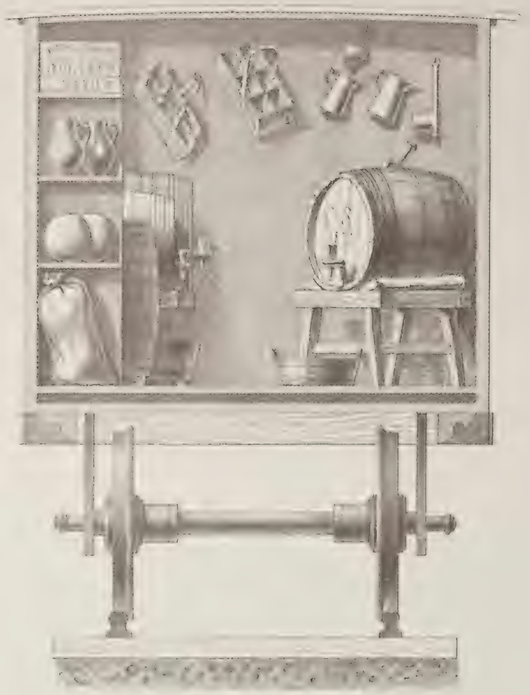
Die Direction der kgl. Verkehrsanstalten zeigte sich auf Ersuchen in anerkennenswerther Weise bereit, zu den schon beim Zug vorhandenen Güterwagen noch einen weiteren zu Depôtzwecken abzugeben, nachdem in Folge vorausgegangenen mündlichen Vortrags hierüber die Vortheile klar gelegt und auch anerkannt worden waren. Sofort ordnete sie auch die Abänderung eines Deckelwagens zum genannten Zwecke an. Durch diese Beigabe war dem Verwalter der Dienst wesentlich erleichtert.

Depot Wagen in Mitte des Zuges.

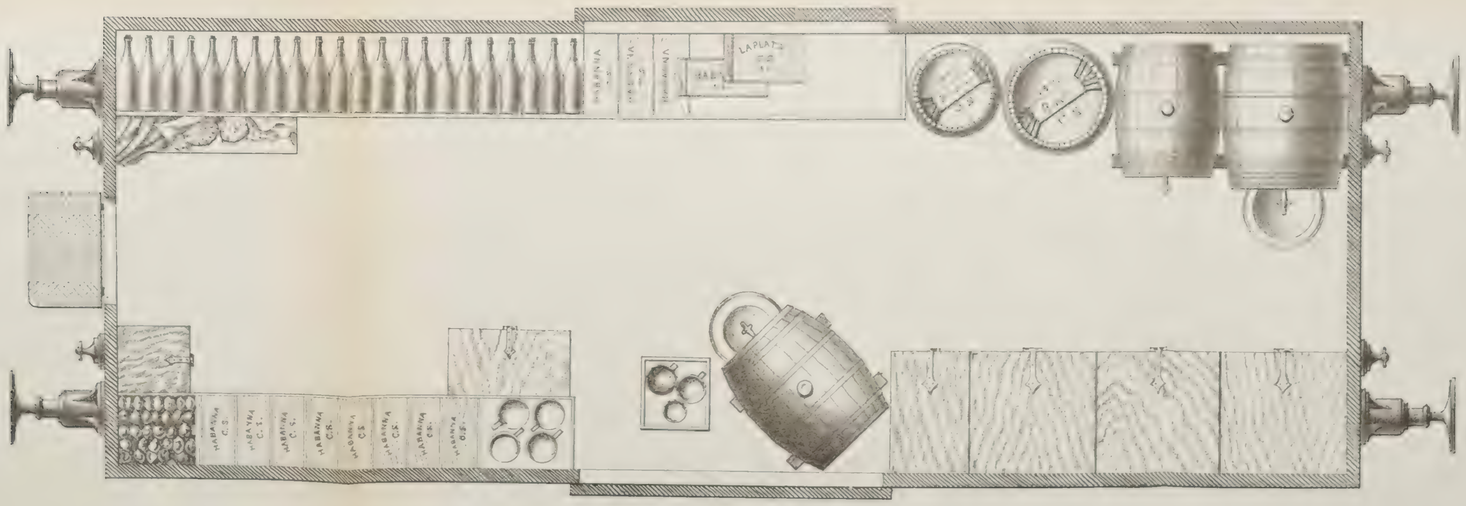
Laengenschnitt.



Querschnitt.



Grundriss.

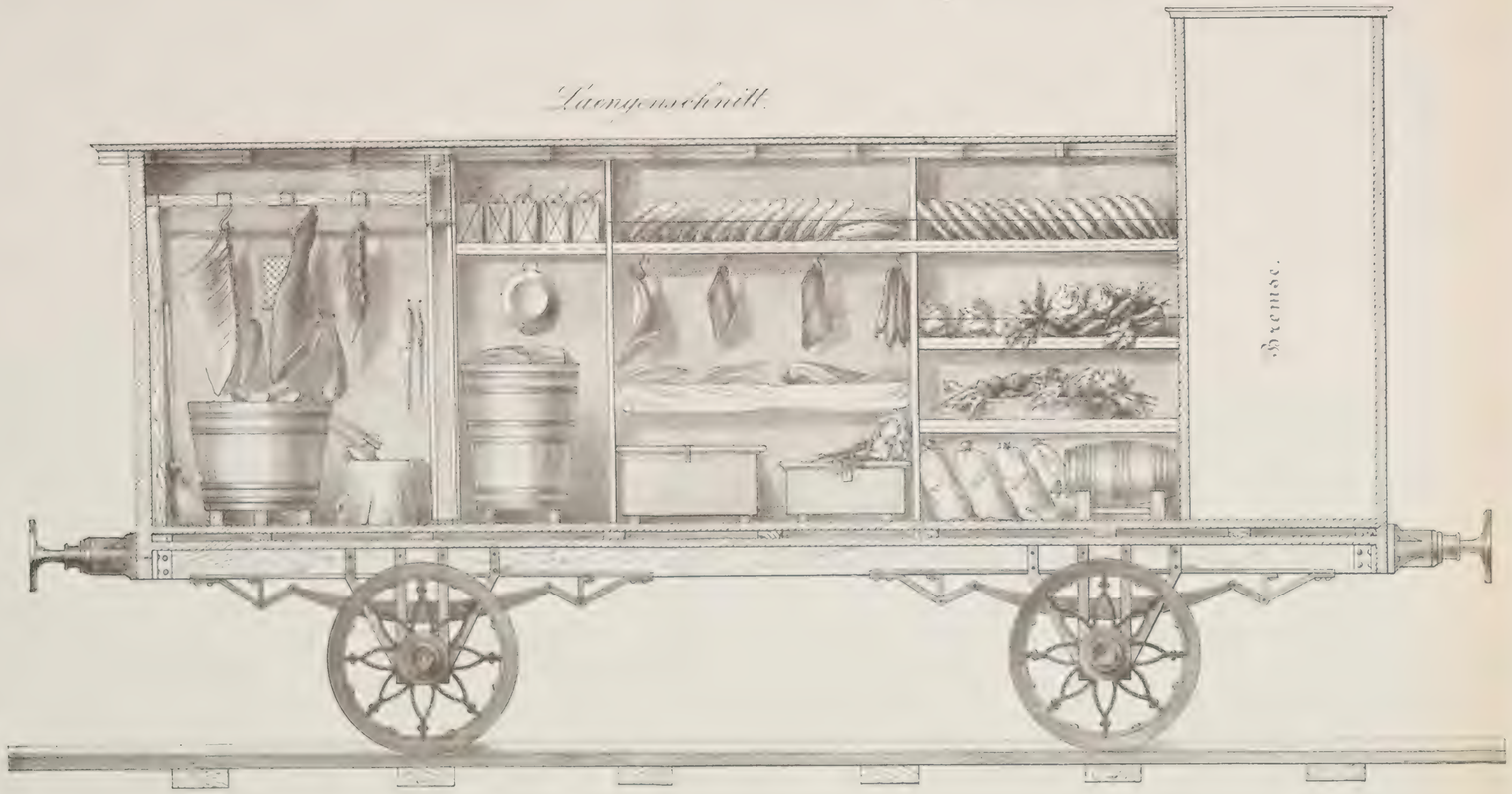


Lithographie von Gebrüder Obpacher, in München

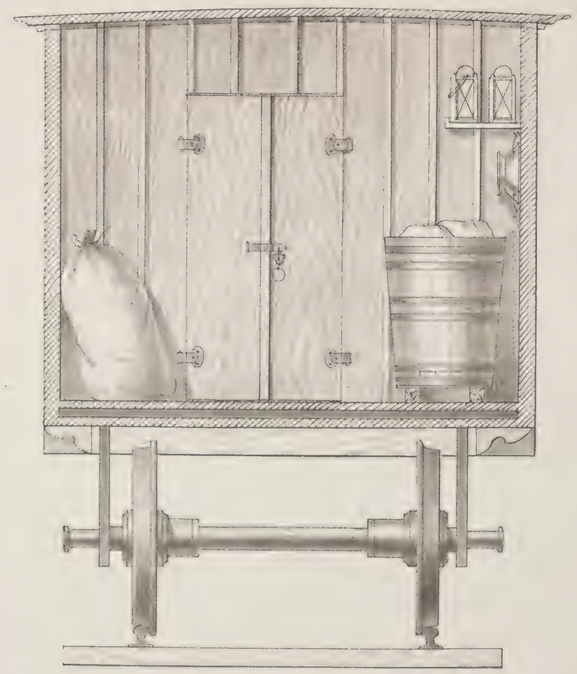
Tafel IX.

Aeußerer Depot Wagen.

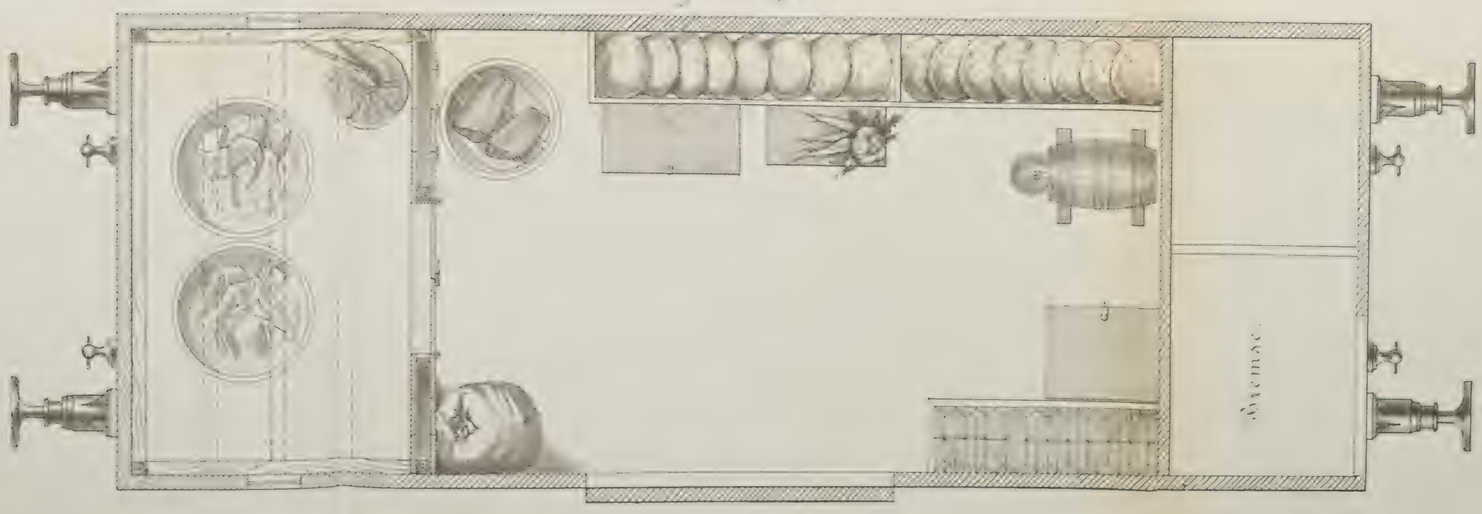
Laengenschnitt.



Querschnitt.



Grundriß.



Lithographie von Gebrüder Oppacher in München

Die Communication war nur durch eine Thür und zwar vom Verwalterwagen aus — hergestellt. Von den beiden Schubthüren blieb die eine ständig geschlossen, die andere wurde zur Zeit des Austragens der Gegenstände geöffnet und sodann wiederum, aber von innen geschlossen gehalten. Darin lagen aufgespeichert Fässer mit Rothwein, (welcher in gewissen Zeitabschnitten während des Fahrens in Flaschen abgelassen ward, die hierauf in die hiezu bestimmten Stellagen, bisweilen in Sand eingelegt und nach Bedarf an Kranke abgegeben wurden); Kisten mit verschiedenen Sorten guter Weine in Stroh gepackt. Das für die Patienten abzugebende Brod wurde hier vorgeschnitten, in bereit stehende Körbe eingelegt, um es zur Mahlzeit vertheilen zu können. Ein Fässchen Bier stand, wie in der Zeichnung dargestellt, auf einem Ganterstuhl, das, wenn verzapft, wieder durch ein anderes, aus dem Hauptdepot entnommen, ersetzt wurde. Die zur Vertheilung des Bieres erforderlichen Bierkrüge wurden daselbst gefüllt, in bereitstehende Drahtkörbe gestellt und ausgetragen. Der für das Dienstpersonal bestimmte Schweizerkäse lag ebenfalls in diesem Wagen, den Umständen nach erhielten in kleinen Portionen auch Kranke davon. Eine meistens genügende Anzahl geräucherter Würste, Schinken, auch Zungen, letztere gesotten, hingen der Reihe nach an eingeschlagenen Hacken. Ferner standen auf dem Fussboden kistenweis Eier in Spreu gebettet.

f) Ein äusserer Depôtwagen, zugleich auch Bremserwagen (Tafel IX).

Auch von diesem Wagen sammt Einrichtung geben drei Zeichnungen die nöthigen näheren Aufschlüsse. Hier war Lager für: Gemüse, grössere Quantitäten Salz, Mehl, Erbsen, Rollgerste, Gries, Maccaroninudel, Erbswürste, Brodvorräthe, alte Semmeln (für Suppenschnitten), Kartoffeln, ferner Zuckerhüte, geschlagenen Zucker, sowie Farin. In Blechgefässen standen auf Stellagen: Fleischextract, Gewürze, Conserven, Speiseöl, Schmieröl, Petroleum, gebrannter und gemahlener Kaffee. Ferner auf und in solchen Stellagen auch noch Stearinkerzen in Paqueten, schwedische Zündhölzchen, Cigarren, Laternen; endlich auf dem Fussboden in Kisten: Reserveschüsseln, Reserveflaschen, Päckchen Rauchtabak, Schnupftabak, Gypspfeifen; ein ergiebiger Bottich mit Sauerkraut, auch ein Fässchen mit Essig. In einem gesonderten Raum, durch einen Doppelbretterverschlag von den übrigen im Wagen untergebrachten Gegenständen getrennt, hingen über den mit Eis gefüllten Kübeln die grösseren Fleischvorräthe, von welchen erst genommen wurde, wenn der aussen niedergelegte Vorrath verbraucht war.

g) Zweiter äusserer Depôtwagen auf der entgegengesetzten Seite.

In diesem lag das edle Nass im Fass, das gute bayerische Braunbier. Dasselbe

konnte bei eingetretener starker Kälte gegen das Gefrieren geschützt werden, weil in dem Wagen Ofenheizung eingerichtet war.

h) Abortwagen (Tafel X).

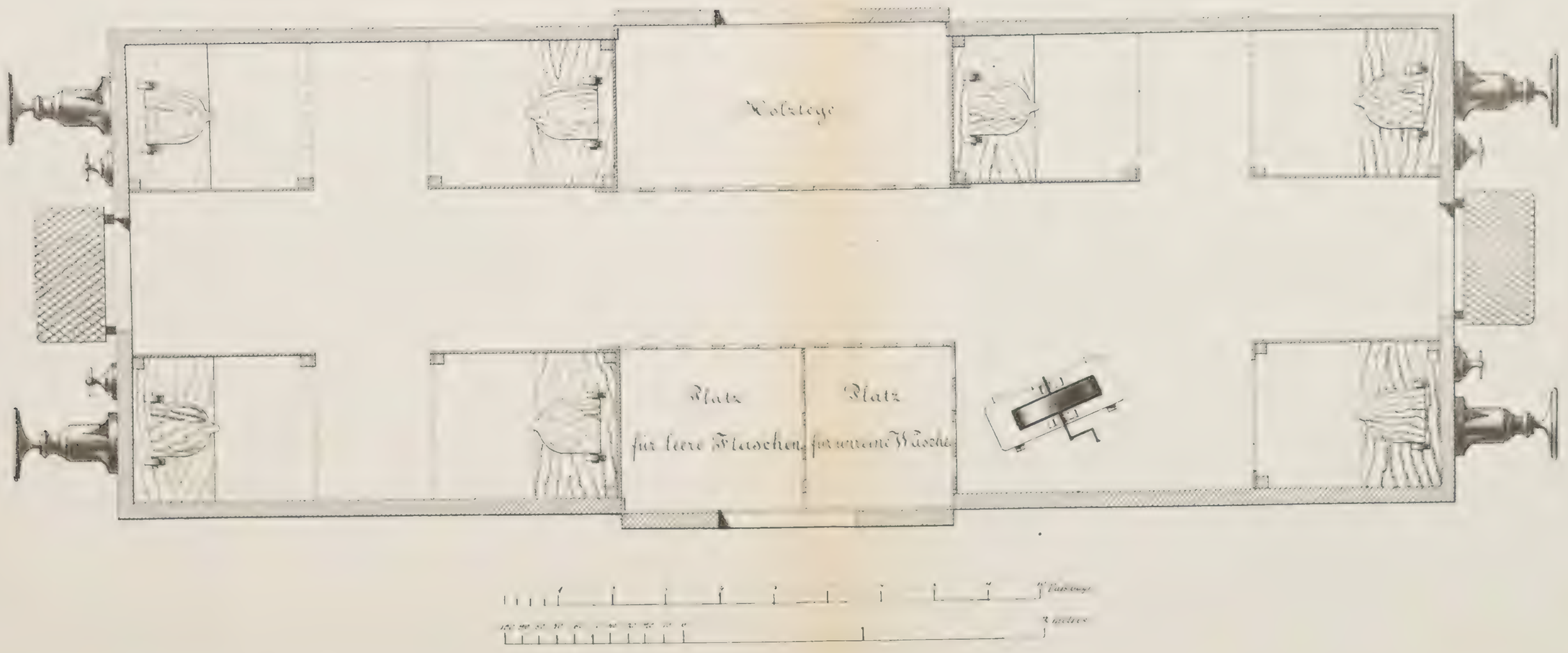
Drei doppelsitzige Aborte waren für das Personal und für die sitzend transportabeln Kranken bestimmt. Den einfachen verschlossenen Abort benützte das weibliche Personal. Zur Abwendung allenfallsiger übler Folgen des starken Luftzuges während des Fahrens war durch nachfolgend beschriebenen Mechanismus Vorsorge getroffen. Beim Aufrichten des mit Charnierbändern an die Rückseite des Verschlages befestigten Deckels schloss sich durch eisernes Gestänge die unten an der Ausmündung des Rohres befindliche Klappe an dasselbe fest an, dagegen beim Schliessen des Abtrittspiegels öffnete sich jene Klappe wieder und liess die Excremente zu Boden fallen. Bemerkt sei noch, dass auf die innere Seite eines jeden Deckels die Worte patronirt waren: „Deckel schliessen", wodurch der erwünschte Zweck erreicht wurde. Der übrige Raum im Wagen zwischen den Aborten zunächst den mit Fenstern versehenen, aber stets fest verschlossenen Schubthüren diente auf einer Seite als Brennholz-Depot, auf der andern zur Ablagerung der geleerten zum Reinigen bestimmten Flaschen. Daselbst stand auch der zum Zug gehörige Schleifstein.

i) Dampfheizwagen.

Derselbe, dem äusseren Ansehen nach ein ganz gewöhnlicher Güterwagen, war im Innern durch eine Wand in 2 ungleiche Theile getheilt. In dem kleineren Theile desselben befand sich die Dampfheizmaschine mit aufrechtstehendem Cylinder von 2 Pferdekräften zum Zwecke der Beheizung der Sitzwagen, um den darin zu transportirenden Kranken die winterliche Temperatur erträglich zu machen. Der noch übrige grössere Raum diente für den Heizer und Wagenwärter zum Aufenthalt und zur Bequemlichkeit während der Fahrt. Darin befanden sich 2 zum Schlafen vollständig eingerichtete Lagerstätten für dieselben, ebenso auch deren nöthiges Handwerkszeug und sonstige Requisiten.

Um die Leitung des Dampfes in die benannten Sitzwagen zu ermöglichen, war die Einrichtung folgende: Unter jedem Sitz in schlangenförmiger Windung eingebaute eiserne Röhren waren von Wagen zu Wagen mit angeschraubten Gummischläuchen verbunden, so zwar, dass der ausgepumpte Dampf von der Maschine aus in ununterbrochener Strömung durch sämmtliche Röhren und Schläuche dieser Wagen bis zum letzten Sitz des letzten Wagens geleitet, sich noch wirksam zeigte. Die zu heizenden Wagen sind natürlich unmittelbar dem Dampfheizwagen angehangen und kann von

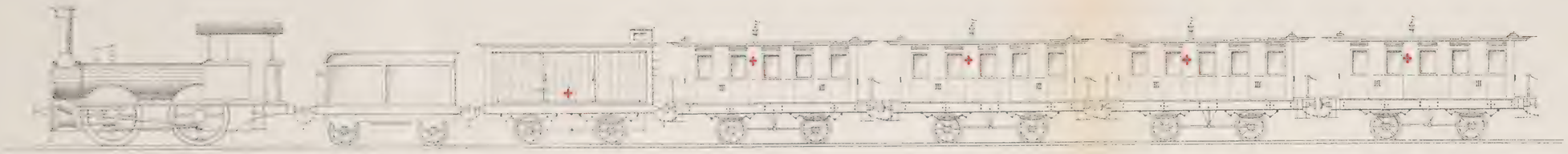
Abort-Wagen.



Lithographie von Gebrüder Obpacher in München

Tafel XI.

Zusammenstellung des Zuges.



Lithographie der Gebrüder Obernetter in München

diesem ab angefangen, jeder Wagen der Reihe nach geheizt werden, so zwar, dass entweder der Dampf in den ersten daranhängenden allein, oder in diesen und den zweiten, oder in beiden und den dritten und sofort — eingeleitet wird.

Hinter jedem Wagen befindet sich vor dem Gummischlauch ein Hahn, wodurch der Dampf für die nicht zu heizenden abgesperrt werden kann.

C. Zusammenstellung eines gut eingerichteten Spitalzuges, beispielsweise des 28sten.

Jeder der drei in Bewegung gehaltenen bayerischen Spitalzüge führte dieselbe Anzahl und Gattung Wagen mit sich. In der Art der Zusammenstellung fand jedoch ein Unterschied statt.

Oberarzt und Verwalter ein und desselben Zuges einigten sich über die Reihenfolge, wie sie es für zweckmässig erachteten.

Jeder Materialverwalter vertheilte in die Depôtwagen sämmtliche mitgehende Lebensmittel, Leib- und Bettwäsche, sowie sonstige Utensilien nach eigenem Ermessen.

So hatte Zug I in dem Eck-, Brems- und Depôtwagen sämmtliche Wäsche, zugleich war aber auch die Einrichtung getroffen, dass darin der Commandant, das ärztliche Personal, sowie der Verwalter die Mahlzeiten einnehmen konnten. Hierauf folgte die eine Hälfte der Amerikaner Waggons mit Schwerverwundeten, daran reihten sich Abort-, Küchen- und Verwalterwagen, darauf folgte die andere Hälfte der Amerikaner-Waggons.

Bei dem Spitalzug II (so auch dem 28sten Zuge) dagegen war die Wagenstellung folgende (Taf. XI): Nach der Lokomotive und dem Tender folgte der mit f bezeichnete Eckdepot-, zugleich Bremserwagen mit seinem Inhalt. Dahinter in ununterbrochener Reihe sämmtliche 12 Wagen nach amerikanischem System für die liegend Transportablen. Dann der Abort-Wagen, hierauf der mit der Küche und der für die Aerzte. Hierauf der Commandanten- und Verwalterwagen, sowie das Depôt mit e bezeichnet. Nach diesen der Reserve-Krankenwagen, dann der Kohlen- und Dampfheizwagen und unmittelbar sämmtliche Sitzwagen für Leichtverwundete und Kranke, am Schluss das Eckdepôt g mit der Bremsvorrichtung. Bei dieser Zusammenstellungsweise wurde erreicht, dass die Küche an der bestgelegensten Stelle war und die Aerzte, wie der Verwalter mit der Hauptdepot-Einrichtung sich stets in Mitte des Zuges befanden. Dadurch wurde der Dienst für Alle um Vieles erleichtert und konnte die Ueberwachung des Zuges viel besser vollzogen werden. Ebenso wurde durch diese Art der Zusammenstellung es auch möglich gemacht, dass zu jeder Stunde während des Fahrens

sämmtliche Schwerkranke von Seite der Aerzte besucht, aus der Küche bewirthet, auch vom Materialverwalter gewünschte Wäsche, Lebensmittel, Medikamente und dergleichen ohne Zögerung und ohne die Haltstellen abwarten zu müssen, verabreicht werden konnten.

In 17 Wagen war auf diese Weise ununterbrochene Communication erzielt. Dadurch, dass die Küche und das Hauptdepôt in der Mitte des Zuges eingereiht waren, wurde es auch ermöglicht, Getränke wie Speisen und sonstige Gaben mit weit weniger Zeitaufwand an den Stationen den Kranken in den Sitzwagen zu verabreichen, da die Zeit des Anhaltens sehr oft der Kürze wegen, ohnediess sehr knapp gemessen war.

II. Abschnitt.

Aufgabe und Verhalten des Begleitungspersonals während der Hin- und Rückfahrt.

Einzelnes, was eigentlich in diese Rubrik gehört, ist in der Beschreibung der Fahrt, sowie in der Beschreibung der Einrichtung eines bayerischen Spitalzuges (Abschnitt I) schon erwähnt und geben darüber auch Aufschlüsse die hieher bezüglichen Instructionen. Immerhin aber dürfte diese Angelegenheit einer weiteren Besprechung werth sein.

Die Zeit zwischen dem Tage des erfolgten Befehls zum Abgehen eines weiteren Spitalzuges bis zur bestimmten Abgangsstunde selbst war oft so kurz, dass das Herbeischaffen und Einladen der zur Mitnahme erforderlichen Gegenstände, Lebensmittel etc. in grösster Eile geschehen musste. Die richtige Vertheilung und gehörige Ordnung konnte demgemäss erst während der Fahrt vorgenommen werden. Hierauf erfolgte die Arbeitsvertheilung unter das Dienstpersonal und die nöthige Unterweisung desselben.

Auf der Hinfahrt durften von dem Dienstpersonale die Krankenwagen zu ihrem Aufenthalt und zum Schlafen benützt werden; und es bedingte diess sogar zum Theil die Sicherheit, zum Theil die Trennung der Geschlechter, bei dem männlichen Personal auch die Rücksichtnahme auf den Bildungsgrad.

Die Ordensschwestern hatten gewöhnlich den letzten, bei grösserer Zahl auch den vorletzten Wagen zur Benützung erhalten. Vor ihnen waren die freiwilligen weltlichen Pflegerinnen und das Küchenpersonal untergebracht; hierauf wurden der Reihenfolge nach in Abwechslung Wagen theils leer gelassen, theils mit Wärtern besetzt. In einem der vorderen waren die 4 Soldaten postirt.

Während der Rückfahrt dagegen mussten die Soldaten in dem Eckdepotwagen ihr Domicil aufschlagen, die Krankenwärter in den Personenwagen in sitzender Stellung die Nächte zubringen, wenn nicht der betreffende Oberarzt einen oder den anderen zur Bewachung speziell bestimmte.

Die Ordensschwestern, von denen gewöhnlich eine jede 2 Wagen, also 10 Schwer-Verwundete zur Pflege überwiesen bekam, hatten einen Feldstuhl am Tage, die Nacht über, der grösseren Bequemlichkeit wegen, einen Amerikanerstuhl zur Benützung. Die Köchinen hatten ihre Lagerstätte Nachts in der Küche auf Matrazen, welche den Tag über im Wagen des Verwalters lagen. Bei einer geringeren Zahl Schwestern versahen diesen Dienst in den letzteren Wagen die geübteren Krankenwärter.

Alle Wagen des Zuges waren zum Verschliessen eingerichtet. Die 13 in Construktion gleich gehaltenen hatten gleichen Verschluss, denselben auch die Personenwagen. Die Depot-, der Küchen- und der Abortwagen dagegen waren mit Schubriegel und Hängschlössern versehen. Beim Abgang des Zuges fasste das Personal die erforderlichen Schlüssel zum Begehen und Durchgehen der Wagen, welche jeder an einer Schnur umgehangen bei sich führte.

Der Commandant besorgte das Militärische des Zuges; er conferirte mit den Etappencommando's, den Linien- und Evacuationscommissionen, empfing die Befehle und sandte die erforderlichen Depeschen ab; die Aerzte besorgten nur das, was auf Kranke und Verwundete Bezug hatte.

Der Verwalter hatte die Ueberwachung, die Abgabe und die richtige Vertheilung des vom Centralcomité des Landeshilfsvereins mitgegebenen Gesammtmaterials, letztere — wenn nöthig — im Benehmen mit dem Oberarzte.

Das Begleitungspersonal vom Civil hatte Anspruch auf volle Verpflegung während der Fahrt. Nachdem aber der Zugscommandant und die Soldaten meistens ausser Stand gesetzt waren, sich an den Haltstationen ihren Lebensunterhalt ausserhalb des Zuges zu verschaffen, mussten auch diese mit den ersteren verpflegt werden. Aus demselben Grunde benützten diese Gelegenheit auch diejenigen, welche, als dem Zuge nicht Angehörige, Erlaubnisskarten zum Mitfahren hatten.

Nur der Verwalter hatte zu bestimmen, was täglich die Küche zu den Mahlzeiten bieten sollte, sowohl für Gesunde, wie für die Kranken, für einzelne Kranke jedoch nach Anordnung des Oberarztes. Die Quantität des Bedarfes hiezu wurde der Köchin von dem Verwalter aus dem Depot verabfolgt.

Mit Rücksichtnahme auf die grosse Zahl der Pfleglinge, welche noch in den Zug aufzunehmen waren, oblag dem Verwalter die Fürsorge, für die Rückfahrt diejenige Gattung von Lebensmitteln aufzubewahren, welche zur Bereitung der Speisen wenige Voranstalten erforderte. Derselbe bestimmte auch die Stunde zu den Mahlzeiten, was bei der Hinfahrt der geringen Kopfzahl wegen ohne Schwierigkeit geschehen konnte, besonders auch desshalb, weil in Folge der Kommunication der Wagen unter sich die Ordensschwestern auch während des Fahrens die zubereitete Speise aus der Küche in den innehabenden Wagen holen, die Wärter und Soldaten in der Küche selbst, die übrigen Herren bequem am Tische der damit eingerichteten Personenwagen I. Klasse die Mahlzeit einnehmen konnten.

Weit schwieriger war die Abspeisung während der Rückfahrt, besonders bei starker Besetzung des Zuges und zwar hauptsächlich der in den Personenwagen sitzend zu transportirenden Kranken und Reconvalescenten, weil von der Küche zu diesen die Kommunication unterbrochen und in den bezeichneten Wagen eine solche selbst nicht vorhanden war. Es war Sache des Verwalters, jederzeit mit dem den Zug führenden Conducteur darüber Rücksprache zu nehmen, an welcher der nächst kommenden Stationen die Abspeisung zu vollziehen, wohl möglich sein könnte. Je nach der richtig eingehaltenen Fahrzeit konnte von ihm hiefür annähernd Bestimmung getroffen werden, bisweilen war aber auch das nicht der Fall, und erfolgte die bezügliche Vorkehrung nach dem eigenem Bemessen des Verwalters. Selten gelang es, auf ein und derselben Station während des Stehens des Zuges alle Sitzenden auszuspeisen. Meistens geschah diess der Kürze der Zeit halber nur theilweise und musste erst beim nächstmaligen Halten beendet werden. Bei dieser Gelegenheit zeigte sich am empfindlichsten der Mangel der Communication in den Personenwagen. Die richtige Anordnung, verbunden mit möglichster Schnelligkeit war die schwierigste Aufgabe des Verwalters. Entschieden leichter, selbst während des Fahrens, erhielten die liegend Kranken aus der Küche die Speisen und zwar für je 5 Mann ein und desselben Wagens in einem Menagekessel zur Vertheilung, welche die treffende Pflegerin besorgte. Die Aerzte und das übrige Personal assen während der Rückfahrt, je nachdem es ihr Dienst gestattete, und konnte daher bei denselben auf eine regelmässige Speisezeit wenig, oder kein Bedacht genommen werden.

Nachdem in der Regel die Befähigung der Wärter und Gehilfen zu den einzelnen Leistungen am besten der Verwalter zu beurtheilen vermochte, erhielten diese von ihm ihre bestimmte Arbeit zugetheilt, selbstverständlich bezüglich der unmittelbaren Krankenpflege nur nach Rücksprache mit dem Oberarzte.

Die 4 Soldaten, wobei gewöhnlich ein Unteroffizier, waren zur Wahrung der Sicherheit bestimmt, ausserdem wurde einer von ihnen als Bedienter verwendet, im Uebrigen aber waren sie je nach Bedarf und Umständen zu allen Arbeiten als Beihelfer zugezogen.

So leicht und einfach auch für Jeden die Arbeit während der Hinfahrt zu vollziehen war, zumal Ruhe in gutem Bett, und geregelt hinreichende, sowie gute Verpflegung geboten werden konnte, mit Rücksicht auf die Rückfahrt auch geboten werden musste, — um so mehr häufte sich die Arbeit für Alle nach Besetzung des Zuges und war dieselbe trotz gewaltiger Anstrengung mitunter kaum zu bewältigen. Es traf sich daher — besonders nachdem die Spitalzüge zum Empfange von Kranken über Paris hinaus, und zur Abgabe derselben über die Mitte Deutschlands hinein abzugehen hatten, — dass solche Expeditionen nur in längerer Zeitdauer erfolgen konnten. Die Körperkräfte mussten ausserordentlich in Anspruch genommen werden, wenn ein 4 bis 5 Tage und Nächte hindurch währender schwerer Dienst zu leisten war.

Jedermann, der von einer grossen Eisenbahn-Reise zurückgekehrt ist, wird in seinem Körper das Gefühl der Vibration und eine gewisse Unruhe längere Zeit nachempfinden. Dauert aber eine solche Reise 14 bis 21 Tage lang, wie dies bei dem 25ten Spitalzuge und noch mehreren andern der Fall war, dann ist es leicht erklärlich, dass in Folge der übermässigen Anstrengung und dadurch erfolgter gänzlicher Erschöpfung so Manche aus dem Personale solcher Züge nach ihrer Rückkehr sogar bedenklich erkrankten.

Bei jeder Fahrt traf es sich, dass an verschiedenen Eisenbahn-Stationen in Frankreich längere oder kürzere Zeit angehalten werden musste. In solcher Wartezeit wurden mit dem Dienstpersonale Vorarbeiten verschiedener Art zum Krankenempfange vorgenommen; so wurden die in grosser Quantität vorhandenen Semmeln geschnitten und in diesem Zustande aufbewahrt, um solche schon vorräthig zu haben, wenn Massen Suppe zu kochen nöthig war. Es wurde Kaffee gemahlen, Zucker geschlagen, auch die Verbandkörbchen mit dem erforderlichen Inhalt versehen und dem Pflegspersonale übergeben; dasselbe wurde dann in die Wagen eingewiesen und ihm darin die zur Pflege unentbehrlichen Geschirre und sonstige Kleinigkeiten verabreicht. Schliesslich wurden kurz vor der Endstation schon Lebensmittel zur Vertheilung parat gehalten und sämmtliche Wagen nebst Betten gemustert, die ersteren nöthigenfalls ausgefegt, ebenso in der Küche die Wasserfässer gereinigt und mit Wasser gefüllt.

Nach solcher Beschäftigung und geschehener Vorbereitung empfing der Spitalzug den Schatz, welchen im Feindesland zu heben und zur Heimath den angehörigen Lieben zu überbringen seine schöne Aufgabe war.

Angabe des Materials eines abgehenden Spitalzuges.

Es wurde früher schon bemerkt, in welcher Art die Eisenbahn-Central-Commission und das Central-Comité des bayerischen Landeshilfsvereins auf die entschiedenste Weise vorging, zugleich sich auch über die zu leistende Arbeit einigte.

Es muss aber auch erwähnt werden, wie bereitwillig dazu der bayerische Frauen-Verein seine vielen fleissigen Hände zur Vervollständigung des ganzen Unternehmens, Spitalzüge auszurüsten, geboten hat. Auch in diesem speciellen Falle liegt dem Gelingen die Theilung der Arbeit zu Grunde. Die Aufgabe, welche hiefür der Eisenbahn-Central-Commission zufiel, ist bereits oben hinlänglich zu erkennen gegeben worden.

Wie hoch sich die Kosten der Einrichtung militärischerseits für die Ausrüstuug der Spitalzüge belaufen haben, ist dem Verfasser nicht bekannt und sind dieselben desshalb auch hier nicht in Ansatz gebracht; ebensowenig die etwaigen Kosten des

Transportes der Züge im Feindeslande. Dagegen ist es ermöglicht, die Kosten des Transportes der 36 Spitalzüge von München auf deutschen Eisenbahnen anzuführen.

Es entziffert sich für die Hinfahrt, also von München bis zur Grenze Frankreichs die Summe von 89,681 fl.; für die Rückfahrt — also besetzten Zug — von der Grenze weg bis zu den Evacuations-Stationen und wieder bis München zurück, eine solche von 139,771 fl., folglich zusammen auf deutschem Boden von 229,452 fl. Es stellt sich demnach der niedrigste Betrag:

für die Hinfahrt (bei zwei ganz gleichen Zügen auf je) .	1649 fl.
für die Rückfahrt (bei zwei ganz gleichen Zügen auf je)	1649 fl.
Zusammen	3298 fl.

Der höchste Betrag:

für die Hinfahrt (bei 14 ganz gleichen Zügen auf je) .	2764 fl.
für die Rückfahrt (bei dem 27ten Zuge der Reihenfolge nach auf)	11597 fl.
Zusammen	14361 fl.

somit durchschnittlich einer von den 36 Spitalzügen auf 6362 fl.

Die Kosten, welche von dem Central-Comité bestritten wurden, — worunter auch die Natural-Leistungen mit inbegriffen sind, also einschliesslich der Werthsberechnung für letztere, dürften sich, nachdem zur Zeit der rechnerische Bericht noch nicht vollständig festgestellt ist, approximativ auf wenigstens 50,000 fl. belaufen. Es träfe demnach im Durchschnitt auf einen Spitalzug 1400 fl. Beitrag des Central-Comités. In diesem Ansatze sind enthalten: die Kosten für Einrichtungs-Gegenstände aller Art, für Medicamente, ärztliche Instrumente, ferner für sämmtliche Lebensmittel und Getränke, — selbstverständlich diejenigen ausgenommen, welche in Frankreich gefasst und in Deutschland geschenkt worden sind,*) — endlich für die Auslagen, welche für das bezahlte Personal erforderlich waren.

Beispielsweise folgt hier ein Verzeichniss der verschiedenen Gegenstände, welche zu einem abgehenden Spitalzuge erforderlich waren; die Materialverwaltung erhielt durch das Central-Comité die Anweisung zur Abgabe von

230	Flaschen	guter Weine	6	Töpfe	Fleisch-Extract
24	„	Cognac, Arac, Rum und Kirschengeist	20	„	condensirte Milch
10	Fläschch.	Alpenkräuter-Liqueur	100	Pfd.	Zucker
6	„	guter Säfte (Himbeeren etc.)	75	„	Kaffee
50	„	Sodawasser	20	„	Reis
			20	„	Gerste

*) Von all den grossen Materialsendungen in die vielen Depots und Erquickungs-Stationen etc. kann hier nicht die Rede sein.

10 Pfd.	Gries
15 „	Maccaroni-Nudeln
25 „	feinen Mehls
20 „	Schmalz
5 „	Butter
25 „	Salz
½ „	gemahlenen Pfeffer
¼ „	Zimmt und Nelken
100 „	Schinken, Rauchfleisch und Würste
5 „	Chocolade
3 „	Thee
25 „	feinen Zwieback's
60 „	Schweizer Käse
500 Stück	Eier
50 „	Citronen
50 Stück	Orangen
3 Pfd.	Salatöl
5 „	Spiritus
15 „	Petroleum
10 Mass	Essig
1 Topf	Senf
100 Paquets	Zündhölzchen
5000 „	Cigarren
50 Paquets	Tabak
6 Büchsen	Schnupftaback
30 Paquets	Kerzen
10 Pfd.	Seife
12 Stück	Kämme
12 „	Zahnbürstchen
6 Fläschchen	wohlriechenden Wassers.

Nachdem die in den Güterwagen eingebauten Stellagen, sämmtliche Küchengeräthe, Geschirre, Trink- und Wassergefässe, Lampen, Laternen, Waschbecken, Uringläser, Leibschüsseln und dergleichen mehr, als einmalige Einrichtung bei Abgang der ersten gut eingerichteten Spitalzüge angegeben sind, waren für jeden nachfolgenden nur kleine Reparaturen und geringe Nachschaffungen erforderlich, die zu erwähnen überflüssig erscheint.

Einen anderen Theil von Lebensmitteln beschaffte der jeweilige Verwalter des Zuges, — einiges wenige, wenn zu erlangen, auch während der Fahrt — nach eigenem Bemessen; die Bezahlung erfolgte gegen Vorlage der Rechnung von Seite des Central-Comités, so zum Beispiel: 800 bayerische Mass Bier, 150 Laib (Wecken) Schwarzbrod, 100 Semmeln, 350 Pfd. Ochsenfleisch, 50 Pfd. Kalbfleisch, 20 Pfd. Schweinfleisch, 80 Pfd. Sauerkraut, 1 Schäffel Kartoffel, bis zu 8 fl. Gemüse, bis zu 4 fl. Milch.

Auf Ausgaben für das bezahlte Personal, welche stets aus Vereinsmitteln gedeckt wurden, erwuchs beispielshalber beim bayerischen Spitalzug II Nr. curr. 25, abgegangen den 4. Februar 1871, folgende Summe:

Taglöhne für fünf Krankenwärter, von welchen einer 24 Tage, drei 22 Tage und einer 21 Tage bedienstet war, à 1 fl. 30 kr.	= 166 fl. 30 kr.
für eine Köchin 21 Tage à 1 fl. 24 kr.	= 29 fl. 24 kr.
und für zwei Küchenmägde, jede 21 Tage à 1 fl. 12 kr. .	= 50 fl. 24 kr.
Zusammen	246 fl. 18 kr.

Nicht hoch genug kann ferner angeschlagen werden, was der Frauenverein aus seinem Depot, wo sowohl die von ihm selbst angesammelten und aufge-

schichteten Vorräthe, als die ihm von zahlreichen Städten und Gemeinden Bayerns und sogar des Auslandes zugeflossenen Liebesgaben aufgestapelt lagen — zu den Spitalzügen lieferte. So erhielt der 15te am 9. November 1870 abgegangene Spitalzug:

600 Kopftücher und Armschlingen
200 Flanell-
600 Leinen- und } Binden
100 Gaze-
1500 Compressen
78 Unterlagen
10 Pack Pflasterflecke
1 Kiste Charpie
14 Rollen Marinelint
20 „ Heftpflaster
12 Ellen Guttapercha-Leinwand
36 „ Guttapercha-Taffet
30 Blatt Watte
30 Stück Eisbeutel
60 „ Schwämme
600 „ Hemden
322 „ Beinkleider
150 Paar Pulswärmer
400 Stück Sacktücher
1350 „ Leibbinden
200 „ wollene Jacken
100 „ Kopfnetze
600 Paar Socken
236 Stück Betttücher
100 „ Kopfkissenüberzüge
200 „ Handtücher
24 „ Servietten
300 „ wollene Decken
12 „ grosse Feder- u. Rosshaarkissen
16 „ kleine Feder- u. Rosshaarkissen
25 Spreukissen
40 Paar Filzschuhe.

Dem Werthe nach ist der Betrag für die Bett- und Leibwäsche und alle sonstigen Gegenstände bei den 36 von dem Frauen-Vereine bedachten Spitalzügen in runder Summe auf 70,000 fl. anzuschlagen.

Um bemessen zu können, wie vielerlei und wie viel im Ganzen von Seite des Frauen-Vereines den Spitalzügen mitgegeben wurde, diene folgende Zusammenstellung:

17518 Stück Kopftücher u. Armschlingen
3360 „ Flanell-
11270 „ Leinen- } Binden
2490 „ Gaze-
77290 „ Compressen
1290 „ Unterlagen
224 „ Gypsverbände
300 Pack Pflasterflecke
31 Kisten Charpie à ½ Ctr.
177 Rollen Lint
199 „ Heftpflaster
513 Ellen Guttapercha-Leinwand
605 „ „ Taffet
510 Blatt Watte
417 Stück Eisbeutel
2 „ Wasserkissen
66 „ Luftkissen
1067 „ Schwämme
84 „ Verbandtäschchen mit Scheren und Pinçetten
11664 „ Hemden, leinene u. wollene
6870 „ Beinkleider
144 Paar Hosenträger
2386 Stück Shlips (Shawl)
1169 Paar Pulswärmer
6688 Stück Taschentücher

12503	Stück	Leibbinden	2488	Stück	wollene Decken
4658	„	wollene Decken	150	„	Matrazen
315	„	Nachtmützen	151	„	Keilkissen
1127	„	Kopfnetze	388	„	Feder- und Rosshaarkissen
12746	Paar	Socken	95	„	kleine Kissen
4454	Stück	Betttücher	934	„	Spreukissen
2413	„	Kopfkissenüberzüge	335	„	Rollkissen
3622	„	Handtücher	389	„	Strohsäcke mit Polster
218	„	Servietten	1753	Paar	Filzschuhe und Pantoffeln.
302	„	Küchenschürzen			

Nachdem hier nur die Gaben für die Spitalzüge in Betracht zu kommen haben, kann der vielen übrigen Sendungen mit Materialzügen nicht gedacht werden, für diese ergibt sich eine weit höhere Summe. So unter andern repräsentirte die am 27. September 1870 zum 2. bayerischen Armeekorps vor Paris und in das Depot zu Versailles abgegangene Sendung von Liebesgaben durch den Frauen-Verein allein einen Werth von über 20,000 fl.

Von dem in der Zusammenstellung verzeichneten, den Spitalzügen mitgegebenen Gegenständen wurde Manches auch Feldspitälern übermittelt, ebenso Vieles an im Felde stehende Soldaten vertheilt, — gleichviel, ob Nord- oder Süddeutsche — nur Weniges kam wieder in das Depot zurück.

III. Abschnitt.

Gutachten von Aerzten.

Eine Anzahl Aerzte meldete sich beim Central-Comité des bayerischen Hilfs-Vereines ohne Aufforderung, andere wurden durch dasselbe ersucht, mit Spitalzügen abzugehen, um unter ärztlicher Hilfe und Leitung verwundete und kranke Soldaten der deutschen Armee aus Frankreich in deutsche Spitäler zu bringen. Auf dieselbe Weise war auch diesem Zwecke deren Hilfspersonal, nemlich die Assistenten, sowie die Candidaten der Medizin gewonnen worden.

Die meisten dieser Aerzte hielten es für ihre Pflicht und nach erfolgter Lösung solcher Aufgabe geeignet, bei ihrer Rückkehr im Interesse der Sache Gutachten hierüber beim Landes-Hilfsverein einzureichen. Solche schriftliche Berichte behandelten nicht allein den ärztlichen Theil der Fahrten, sondern besprachen auch in Folge gemachter Beobachtungen während der Reise die Zweckmässigkeit der Einrichtungen und enthielten Vorschläge zu etwaigen Verbesserungen; Einzelne zogen es vor, sich in diesem Betreff dem Vereine nur mündlich zu äussern. Durch Bekanntgabe von Ansichten und Austausch der Gedanken über eine bestimmte Aufgabe ist zu allen Zeiten viel Erspriessliches erzielt worden; es besteht nun die Absicht, ähnliches auch für Spitalzüge zu erreichen und zu dem Zweck soll Einzelnes aus den eingereichten schriftlichen Berichten der Aerzte hervorgehoben und hiermit der Oeffentlichkeit übergeben werden.

Die nach den ersten Fahrten eingebrachten Vorschläge waren, — wie schon erwähnt, — höchst willkommen, es folgte hierauf unverzüglich die Ausführung. Viele der in späteren Gutachten vorgetragenen Aenderungen konnten der Verhältnisse halber nicht mehr verwerthet werden; nachdem aber in diesem wichtigen Theile der Krankenpflege Vorschläge zu Verbesserungen niemals ausgeschlossen werden dürfen, soll, für den Fall, dass einstens Spitalzüge wieder einzurichten sind, Alles in dieser Beziehung in Vorlage Gebrachte jetzt schon gesammelt und einer weiteren Berücksichtigung und Besprechung gewürdigt werden.

Dr. Erhardt, prakt. Arzt in Rom und **Dr. Herold** in München bemerkten sogleich nach ihrer Rückkunft mit dem am 8. August 1870 abgegangenen Spitalzug folgendes:

„Zu lange Züge bereiten auf vielen Stationen grosse Verlegenheiten, weil deren Einfahren bei der Ueberfüllung in der Nähe des Kriegsschauplatzes häufig verzögert und dadurch die Expedition sehr gehindert wird, daher der Zug höchstens 25 Wagen lang sein soll. Stossende (ausgefahrene Waggons) sind auszuschliessen. Der für die Führung der Expedition und für die Aerzte und die Vorräthe bestimmte Waggon soll nicht mehr an das Ende, sondern in die Mitte des Trains gestellt werden, weil dadurch eine gleichmässigere Entfernung von den Krankenwagen erzielt wird und die Behandlung und Verpflegung der Kranken mit weniger Zeitaufwand und erfolgreicher durchzuführen ist.

Die Bettwagen (Deckelwagen) für Schwerverwundete haben sich vortrefflich erwiesen, können aber nur wenige Kranke fassen. Wenn einige solcher Wagen britschenartig der Länge nach eingerichtet wären, könnten, mit Matrazen belegt, 7 oder 8, anstatt 5 Verwundete in einem solchen untergebracht werden. Für Sitzwagen besser die zum Durchgehen eingerichteten, das ist nach amerikanischem System."

Aus dem Berichte des Professors **Dr. Herz** in Erlangen, — welcher leider vor Kurzem viel zu früh der Wissenschaft und der leidenden Menschheit durch den Tod entrissen wurde, — folge hier ein Auszug über den von ihm geleiteten bayerischen Spitalzug vom 22. Oktober bis 8. November 1870 unter Begleitung des praktischen Arztes Dr. Hetzel, des Assistenten der kgl. Kreisirren-Anstalt Dr. Elsperger, beide aus Erlangen, der Candidaten Medicinae Hofmann aus Uttenreuth, Huber aus Türkheim, Morawitz aus St. Petersburg, alle drei in Erlangen studirend, dann 3 Krankenwärtern und 8 geistlichen Ordensschwestern, welch' letztere zugleich die Küche besorgten.

„Es war eine sehr wesentliche und ausserordentlich vortheilhafte Veränderung, dass man an Stelle der Güterwagen, die der Münchner-Starnberger-Bahnstrecke (nach amerikanischem System) in Anwendung brachte, deren 4 sich zum erstenmale in dem Spitalzuge II befanden. Die dadurch gebotene Vergleichung liess deren Vorzüge um so deutlicher hervortreten. Was nun diese neu eingerichteten Wagen im Vergleich zu denen anderer Züge mit zweien übereinander liegenden Reihen betrifft, so wird gewiss jeder Verwundete und Kranke ebenso wie jeder Dienst thuende Arzt und Wärter — abgesehen von Raumgewinnung — denselben den Vorzug geben. Die Feldstühle sind für längere Zeit zu unbequem und es sind amerikanische Lehnstühle und Decken für das Pflegepersonal durchaus nothwendig. Durch die neue Einrichtung des Küchenwagens wird die Verpflegung ausser dem Begleitungspersonal auch für die Kranken des Spitalzuges sehr zweckmässig ermöglicht, natürlich entstehen auch dadurch grösser e Anforderungen an die Küche, daher vor Allem hinreichendes Küchenpersonal

nöthig ist; Schwestern als solches zu verwenden, halte ich für hier nicht am Platze, denn dazu eignen sich am besten etwas ältere Köchinen.

Für die Apothekengegenstände ist kein besonderer Wagen einzustellen, wie das in manchen Zügen geschieht. Die Apotheke enthalte nichts Ueberflüssiges, jedenfalls aber hinreichend Desinfectionsmittel, wie rohe Carbolsäure, schwefelsaures Eisen etc., sodann reine Carbolsäure zum Verband, Mandel- oder Olivenöl, Opiate, Chinin, Ricinusöl, Brausepulver etc., was Alles auf einem sehr mässigen Raume unterzubringen ist. In Bezug auf Heizung ist es schwer, allen Anforderungen zu genügen. So klagten z. B. unsere Verwundeten und Kranken (October — November) — obwohl wir einige Grade Kälte hatten, — nicht, weder die in Betten, noch die in den Sitzwagen; allerdings hatten wir Stroh requirirt und Decken geborgt, da die unserigen nicht ausreichten. Desto grösser waren die Klagen des ärztlichen und Pflegepersonals. Es ist demnach im Herbst und Winter absolut nothwendig, alle Wagen mit Heizeinrichtung zu versehen. Zu beachten ist, dass unstreitig Verwundete einen gewissen Kältegrad viel leichter und ohne Nachtheil ertragen, während das bei innerlich Kranken, Schwachen und Reconvalescenten nicht der Fall ist.

Eine kurze Erörterung erfordert die Frage: welche Kranke und Verwundete in die Züge aufgenommen werden sollen? —

Kein Kranker soll in den Spitalzug kommen, welcher ein ausgesprochenes acutes inneres Leiden hat, wie Typhus, Ruhr, Lungenentzündung, Gelenkrheumatismus u. s. w. Solche Kranke müssen in den Spitälern verbleiben bis zur Reconvalescenz. Ihr Transport ist nicht nur schwieriger, als der vieler Verwundeter, sondern ihnen auch schädlich, ganz abgesehen von der Gefahr der Ansteckung Anderer. Obgleich diese Grundsätze von den Evacuations-Commissionen befolgt werden sollen, so wird doch nicht selten dagegen gehandelt, und unter der Firma „Reconvalescent“ werden viele, zum Theil noch sehr Schwerkranke, fortgeschafft.

Leichte Kranke, chronische Fälle, wirkliche Reconvalescenten können evacuirt werden, jedoch erfordern sie ebensoviel Rücksicht, wie ein grosser Theil der Verwundeten, auch sie sollen nur in gut eingerichtete und im Winter geheizte Wagen kommen, damit nicht der Transport für sie eine Quelle und Ursache der Gefährdung und Verschlimmerung werde. Leider verhält es sich hier gerade so wie bei der Aufnahme in die Vereinsspitäler etc. Der Verwundete wird mehr respektirt, als der Kranke, ohne allen Grund. Diese Unbilligkeit sollte in der Tagespresse klar gemacht und bekämpft werden.

Zunächst ist es keine Frage, dass manche Schwerverwundete überhaupt nicht transportirt werden dürfen und sollen, wenn sie sich in erträglicher Lage und Umgebung befinden. Viele Schwerverwundete ertragen dagegen den Transport in einem gut eingerichteten Zug ohne Nachtheil und diese sollen evacuirt werden, jedoch müssen dann die Spitäler nahe an der Eisenbahn sich befinden.

Da zuweilen die Unterscheidung zwischen schwer und leicht Verwundeten von

vorneherein nicht so leicht ist, so ist eine scharfe Trennung überhaupt nicht durchzuführen und es muss Manches der Erfahrung und dem Takte des einzelnen Arztes überlassen bleiben. Bei allen Bemänglungen bleibt übrigens zu bedenken, dass man ideale Ziele und Gesichtspunkte mit aller Energie zwar festhalten und anstreben soll, dass aber die Ausführung im Kriege beim besten Willen und bei aller Anstrengung immerhin zu wünschen übrig lassen wird. Je zuverlässiger und geübter das Wartpersonal ist, desto weniger braucht man Aerzte. Bei der jetzigen Einrichtung der bayerischen Spitalzüge genügen wohl 2 Aerzte und 2 Assistenten, oder 1 Arzt und 3 erfahrene Assistenten. Einer der begleitenden Aerzte sollte jedenfalls in der Chirurgie bewandert sein, da, wenn auch selten, doch immerhin die Nothwendigkeit eines raschen chirurgischen Eingreifens vorkommen kann. Ein Apotheker, gar noch mit Gehilfen (wie auf dem würtembergischen Sanitätszuge) ist vollkommen überflüssig.

Zweckmässig ist es, wenn dieselben Aerzte wiederholt Züge begleiten, die Vortheile ergeben sich von selbst. Den Aerzten bei den Zügen einen militärischen Rang zu ertheilen, um ihre Stellung den Militärärzten, Etappencommandanten, auch den Soldaten gegenüber, — zu erleichtern, — erscheint doch wohl unnöthig. Das Wartpersonal sei wo möglich freiwilliges, — nicht gezahltes. Junge, kräftige Leute, die aber Uebung im Verbinden haben, eignen sich am besten. Die Theilnahme barmherziger Schwestern, Diaconissinnen etc. ist erwünscht; schon die Ordenstracht hat bei Zügen, die nach den Kriegsschauplätzen gehen, ihr Gutes. Am wenigsten eignen sich dagegen gezahlte Wärterinen, zumal die jungen.

Endlich ist nicht zu übersehen, dass entsprechende Gefässe mit reinem Wasser gefüllt in mehreren Sitzwagen untergebracht sein sollen, um solches im Falle des Bedarfs schnell bei der Hand zu haben.“ —

Auszug aus dem Berichte des praktischen Arztes **Dr. Karl Beyerlein** in Burgbernheim über den am 24. Dezember 1870 von München nach Lagny abgegangenen Spitalzug.

„Ich kann die Art und Weise, wie die Matrazen und Betten in den Krankenwagen angebracht sind, als vollendet bezeichnen. Dass es sich auf diesen Matrazen ganz behaglich liege, haben mich transportirte Amputirte, Exarticulirte, Resecirte, Schussfrakturen, bedeutende Schussverletzungen des Beckens, schwere Kopfwunden und alle diese Schwerverwundeten versichert. Durch die unter den Matrazgestellen angebrachten Federn wird jede Erschütterung vollständig paralysirt und durch das Fahren selbst somit nicht der mindeste Schmerz verursacht. Es findet nur ein leises, kaum bemerkbares Wiegen statt, das aber, da die Schwingungen vollkommen gleichmässig den ganzen Körper treffen, eher wohlthuend wirkt, als die entgegengesetzte Folge zu erzeugen vermag. Selbst das gewaltsame Anzerren, welches sich

die Locomotivführer beim Anfahren bisweilen zu Schulden kommen lassen, wird nicht schmerzhaft empfunden, sondern hiedurch nur eine stärkere Schwingung hervorgerufen. Weit unangenehmer ist diese Unachtsamkeit des Maschinisten für die in den Sitzcoupés Befindlichen und für das Wart- und ärztliche Personal; es ist uns öfter denn Einmal begegnet, dass wir hiebei über das Bett des Patienten geworfen wurden, aneinander in der unsanftesten Weise anstiessen, mit Mühe den Verwundeten und uns selbst vor Verletzung durch Pincette, Sonde, Scheere und Bistouri bewahrten, und so weiter. Allein es lässt sich das eben nicht ganz vermeiden, denn so oft wir auch die verschiedenen Führer auf diese Calamität aufmerksam machten, von Zeit zu Zeit suchte sie uns wieder heim.

Ich rathe, aus dem Doctorwagen eine der Matrazen zu entfernen, denn meiner Ansicht nach ist ein tüchtiger Oberarzt mit 3 tüchtigen Assistenten als ärztliches Personal hinreichend. Es gibt freilich Arbeit genug, allein man ist ja auch nur der Arbeit wegen da. Statt der fünften Matraze wäre sehr zweckmässig einen Waschtisch anzubringen, denn gerade der Arzt kömmt sehr oft in die Lage, sich reinigen zu müssen.

Um vor Verlegenheit sicher zu sein, ist dem Medicamentenapparat beizugeben: Digitalis, um die Herzthätigkeit der fiebernden Kranken herabzusetzen, Säuren, als unentbehrliches Mittel zur Bereitung kühlender Arzneien und Getränke überhaupt; dann schleimige Mittel, um diesen Säuren als Vehikel zu dienen, Eibischwurzel, Wollkrautblumen; weiter Adstringentia, wie Tannin und Plumb. acet. zur Stillung profuser Diarrhöen, gegen welche in sehr vielen Fällen das nur die peristaltischen Bewegungen des Darmes herabsetzende Opium allein nicht ausreicht. Ferner sind Abführmittel nothwendig. Es empfehlen sich in dieser Beziehung als einfache und sicher wirkende Mittel das Oleum Ricini und Sal mirabile Glauberi. Ebenso Brechmittel nicht zu entbehren. Um Stümpfe der Amputirten vor der immer unangenehmen Decke zu schützen, sind gewöhnliche hölzerne Reife (Fassreife) mitzunehmen, empfehlenswerth.“ —

Dr. Arnold Heller, Privatdozent an der Universität Erlangen und dirigirender Arzt des bayerischen Spitalzuges auf der Fahrt vom 4. bis 25. Februar 1871 äussert sich in seinem Gutachten unter Anderem also:

„Ueber den Einfluss der Fahrt auf die Patienten füge ich wenige Bemerkungen bei. Ich hatte die Verwundeten zum Theil aus sehr guter, zum Theil aus sehr mässig guter Pflege übernommen. Ein grosser Theil der Wunden war in entschieden üblem, zum Theil höchst bedenklichen Zustande. Ich erwähne beispielshalber einer Thatsache: in einem Falle war die Zersetzung der Wundsecrete eine so lebhafte, dass das reichlich entwickelte Schwefelwasserstoffgas mit dem zum Festigen des

Gypsverbandes verwendeten Eisenstabe so reichlich Schwefeleisen bildete, dass die Verbandstücke in den ersten Tagen völlig schwarz gefärbt waren.

Mit wenigen Ausnahmen befanden sich alle Verwundeten und Kranken wohl, auffallender Weise besser bei fahrendem, als stehendem Zuge; die meisten der Wunden, auch die oben erwähnten, reinigten sich im Laufe der Fahrt und bekamen ein besseres frischeres Ansehen. Nur die Wunden der sitzend Beförderten litten augenscheinlich unter dem Einflusse des Transportes, und es konnte bei einzelnen derselben, welche, nachdem die bayerischen Verwundeten abgegeben waren, zum Liegen kommen konnten, eine ganz auffallende Wiederbesserung constatirt werden.

Der Reserve-Krankenwagen mit 7 Matrazen zum Liegen war eine grosse Wohlthat für die in den Sitzwägen befindlichen, indem einzelne derselben sonst unmöglich die Anstrengungen der siebentägigen Fahrt hätten ertragen können, da sie hiezu noch zu schwach oder ihre Wunden zu schwer waren. Es ist mir leider nicht möglich gewesen, persönlich sämmtliche für transportabel erklärte Verwundete des Zuges vor der Aufnahme zu sehen; eine ziemliche Anzahl hätte zurückgewiesen werden müssen.

Nur dem Umstande, dass schon in Versailles, Lagny und Meaux eine Anzahl von Coupé's frei wurde, und in Folge dessen die übrigen sich mehr ausbreiten und grössere Bequemlichkeit haben konnten, verdanken wir es, dass wir nicht schon sehr früh genöthiget waren, von unseren Patienten abzugeben, sondern fast die gesammte Zahl ohne zu grosse Beschwerde für dieselben an den Ort ihrer Bestimmung zu bringen im Stande waren.

Das Bestreben einzelner Aerzte, ihre Spitäler möglichst rasch um jeden Preis zu räumen, zum Theil aus hygienischen, zum Theil offenbar aus rein persönlichen Gründen, trat sehr grell hervor, und ich war, bei der später zu erwähnenden völlig unrichtigen Stellung des dirigirenden Arztes eines bayerischen Spitalzugs leider nicht in der Lage, hinreichend diesem eben so sehr die Verwundeten und Kranken, als den Ruf der Spitalzüge schädigenden Bestreben entgegenzutreten.

Die Krankenwartung wurde in je 2 Wägen von einem Pfleger oder einer Pflegerin besorgt; es muss der gute Wille aller beim Zuge Betheiligten anerkannt werden, wenn auch die Aufgabe, zwei mit meist schwer Verwundeten, oder Diarrhöekranken belegte Wägen zu besorgen, für die Kräfte einer Person zu gross ist. Was die Verköstigung betrifft, so wird kein Billigdenkender an eine Küche auf dem beschränkten Raum eines Güterwagens, welche über 200 Menschen zu besorgen hat, Anforderungen stellen, wie man sie an die eines feststehenden Spitales zu richten berechtigt ist.

Was nun die Einrichtungen des Spitalzuges selbst betrifft, so herrschen bekanntlich über den Werth oder Unwerth der einzelnen Systeme, sehr verschiedene Ansichten, und werden getheilt bleiben, je nach dem Standpunkte, den der Beurtheilende einnimmt. Ich hatte auf der ersten Hälfte der Fahrt genügende Gelegenheit, die Einrichtungen anderer Züge kennen zu lernen (besonders die des III. und

IX. preussischen Sanitätszuges), da wir streckenweise mit solchen zusammenfuhren, und habe diese Zeit benützt, mein eigenes Urtheil über diese Frage zu vervollständigen.

Ich will versuchen mit wenigen Bemerkungen zu einer Verständigung über diese Frage beizutragen, obwohl ich sehr gut einsehe, dass für diesen Krieg tiefergreifende Aenderungen nicht mehr möglich sind. Wenn man den Satz gelten lässt, dass es die Aufgabe der Spitalzüge ist, möglichst rasch die auf dem Kriegsschauplatze oder ihm nahe liegenden Spitäler von der, verheerende Epidemieen erzeugenden Ueberfüllung zu entlasten, so verdient das System den Vorzug, welches dieser Forderung am meisten gerecht wird, das System also, bei dessen Anwendung bei gleichem Zeit- und Geldaufwand die grösste Zahl der Patienten befördert werden kann. Dieser Anforderung entsprechen in hohem Masse die nach im amerikanischen Kriege bewährten Muster eingerichteten preussischen Spitalzüge. In jedem der hohen Waggons hängen in zwei Reihen übereinander an jeder Wand mehrere mit einer Matraze belegte Tragbahren entweder in Gummiringen, oder an Spiralfedern, zum Theil mit Gummipuffern versehen. Es wird nicht nur dadurch die Zahl der zu Transportirenden sehr erhöht (mindestens doppelt so viel in jedem Wagen, als in denen der bayerischen Spitalzüge), sondern auch der Dienst des Wartpersonals, weil auf geringeren Raum beschränkt, besser ausgenützt, ein nicht zu unterschätzender Vorzug bei dem beständigen Mangel an gutem Wartpersonal. Bedenken gegen das zu enge Zusammengepresstsein sind durchaus unnöthig, indem die Ventilation eher zu lebhaft, als zu gering ist; Aufgabe des Arztes ist es, für zweckmässige Vertheilung der Patienten nach der Art ihrer Verwundung oder Erkrankung zu sorgen.

Handelte es sich also nur darum, Kranke oder ganz leicht Verwundete zu transportiren, so würde der Lagerungsweise in den preussischeu Spitalzügen unbedingt der Vorzug zukommen; anders steht es, wenn die Transportirung schwerer Verletzter in Frage kommt. Es dürfte in vielen Fällen besonders von an den Extremitäten Verletzten mit den grössten Schwierigkeiten verbunden sein, solche auf den preussischen Tragbahren gut zu lagern; für solche bieten die Lagerstätten der bayerischen Spitalzüge eine mehr als genügende Breite, während die preussischen Matrazen viel zu schmal sind. — Hingegen hat die Kleinheit und dadurch bedingte grössere Billigkeit der letzteren wiederum den nicht zu unterschätzenden Vorzug, dass nicht nur eine grössere Anzahl derselben vorräthig gehalten und in Folge dessen nach stattgehabtem Gebrauche leichter ein Wechsel derselben und Reinigung der gebrauchten stattfinden kann, sondern auch der Entschluss, eine einigermassen verunreinigte Matraze vernichten zu lassen, erheblich erleichtert wird. Nach den Grundsätzen der modernen Kriegschirurgie ist aber einerseits ein mit Eiter oder Jauche besudeltes Bettstück für ferneren Gebrauch untauglich, andererseits dürfte auch bei der grössten Sorgfalt eine derartige Beschmutzung auf einem Spitalzuge sich überhaupt nicht vermeiden lassen.

Der Vorwurf, dass die Tragbahren der bayerischen Spitalzüge viel breiter sind,

als die Thüren der Wägen, in welchen sie stehen, dass also von einem Gebrauche als Tragbahre keine Rede sei, ist durch die Erklärung zu beseitigen, dass diese Tragbahren zuerst in seitlich zu öffnenden Güterwägen Verwendung fanden, dann, weil einmal vorhanden, in die neu einzurichtenden Wägen herüber genommen wurden.

Was die Lagerstätten in den bayerischen Spitalzügen betrifft, so ist ihre Befestigung auf liegenden Federn sehr angenehm, waren auch die Patienten sehr zufrieden, nur ist durchaus das Unterlegen von wollenen Decken nöthig, da die über den Spiralfedern befindlichen Schichten so dünn sind, dass heftige Erkältungen nicht zu vermeiden wären. Die Strohsäcke waren den Patienten nicht unangenehm, doch sollten sie nicht offen, sondern zugenäht, und wenn auch nur mit wenigen Schnüren nach Art der Matrazen durchheftet sein, um das durch Körpergewicht und beständiges Schütteln bedingte Auseinanderweichen des Strohes und Hinuntersinken des Kranken zu verhindern.

Bei der Neueinrichtung eines Spitalzuges wären entschieden zu empfehlen Wägen mit zwei Reihen von Lagerstellen übereinander an jeder Wand, die untere Reihe auf Federn nach Art der bayerischen Tragfedern, etwas schmäler als die bayerischen Lagerstellen, doch breiter als die preussischen, — die obere Reihe in der Breite der preussischen an Gummiringen nach amerikanischem Muster (mit hinreichender Anzahl von Reserveringen). Es würden die Vortheile beider Systeme vereinigt, die Nachtheile beider vermieden; es würde eine hinreichende Anzahl von Lagerstellen vorhanden sein, und zwar die Hälfte derselben in einer für schwerer Verletzte passenden Breite; letztere brauchten ja nicht beweglich, nur die Matrazen oder Strohsäcke müssten entfernbar sein. Um diess System durchzuführen, bedarf es allerdings passender, namentlich hinlänglich hoher, zum Durchgehen eingerichteter Wägen. Ein grosses Verdienst würde es sein, die schon mehrfach auch für Bayern empfohlenen Wägen IV. Classe zur Einführung zu bringen, und besonders gleich bei deren Bau ihre etwaige Umwandlung in Spitalwägen ohne tiefgreifende Aenderungen in das Auge zu fassen, wie es nach dem Jahre 1866 in Norddeutschland,*) besonders auf Antrag des berühmten Kriegschirurgen Esmarch in Kiel geschah.

Eine auch jetzt schon ohne grosse Kosten zu treffende Verbesserung — die Einführung kleiner Wasserfässer in jedem Wagen — wäre für Patienten, Aerzte und Wärter gleich wünschenswerth. Die Oefen in den preussischen Wägen — aus Eisenblech mit Chamotteziegelfütterung — zeichnen sich ebenso sehr durch ihre gleichmässige Heizung, wie sparsamen Materialverbrauch aus.

Ich komme nun zu dem zwar leicht zu beseitigenden, aber dringendsten Uebelstand, welcher die bayerischen Spitalzüge sowohl als die bayerischen Militärspitäler überhaupt leider als Kuriositäten in den modernen Militärsanitäts-Einrichtungen erscheinen lässt; es ist diess die Doppelköpfigkeit des Commandos. Denn während in allen ärztlichen Dingen der Arzt die Entscheidung hat, findet

*) Auch in Bayern wurde diese Frage erörtert, siehe hierüber Seite 95 ff.

sich ausserdem als Commandant ein Offizier, der in anderen Dingen entscheiden soll. Was aber steht in einem Spitale nicht mit dem ärztlichen Dienste in Zusammenhang!? Es ist ein jetzt allenthalben zur Anerkennung gekommener Grundsatz, dass dem Arzte, welchem man überhaupt ein Spital anvertraut, die Leitung in demselben unbedingt zusteht, weil eben in einem Spitale Alles und Jedes irgend mit dem ärztlichen Theile der Aufgabe zusammenhängt und dem Hauptzwecke des Spitales — der Krankenheilung — unweigerlich untergeordnet werden muss; ein Spitalzug ist aber nichts anderes als ein Spital mit wechselnder äusserer Umgebung. So lange nicht diesem Grundsatze Rechnung getragen ist, wird das Wohl der Kranken und Verwundeten und mit ihm des Landes, dessen werthvollstes Kapital sie sind, immerwährend gefährdet sein. Allerdings ist es nöthig, wenn nach diesem einzig richtigen Grundsatze verfahren wird, einen dirigirenden Arzt dauernd für jeden Zug zu gewinnen, der neben hinreichender Umsicht in Geschäften, zugleich für den schwierigen Verkehr mit den zahlreichen Aerzten genügende Erfahrung und Kenntnisse besitzt, um auch ihnen gegenüber seine Autorität wahren zu können. Dass ein tüchtiger zuverlässiger Materialverwalter trotzdem unentbehrlich ist, liegt in der Natur der Sache.

Die allzuprimitive Einrichtung der Apotheke und des Doctorwagens bedarf einer Erwähnung. Die jetzt vorhandene Apotheke ist während der Fahrt absolut unzulänglich; im Doctorwagen dürften einige Bequemlichkeiten für den Arzt, der durch den in weit höherem Masse anstrengenden Dienst auf einem Spitalzuge ermüdet ist, nicht in das Gebiet des Luxus gehören; vor Allem fehlt auch im Doctorwagen ein verschliessbares Geräthe, um die nöthigsten Instrumente etc. verwahren zu können.

Was die Sitzwägen betrifft, so ist bei einer auch nur mässigen Zahl von Verwundeten der Dienst bei ihnen für den betreffenden Arzt mit wirklicher Lebensgefahr verbunden; auch Verlurst an Verbandgegenständen und Geräthschaften beim Uebersteigen von einem Coupé — einem Wagen nach dem andern ist unvermeidlich. Dass der ganze Dienst nur mit dem Schlüssel in der Hand besorgt werden kann, ist ein schwerer Uebelstand, ausser dem Verschluss müssten für den gewöhnlichen Gebrauch Klinken vorhanden sein.

Schliesslich muss ich noch aufmerksam machen, dass die Nothwendigkeit einer gründlichen Reinigung von Bettzeug, Geräthschaften — besonders aber von Fussböden, Wänden und Decken der Wägen nach jeder Fahrt noch nicht allgemein anerkannt zu sein scheint, dass aber ihre Vernachlässigung sich durch die allerschwersten Folgen rächen müsste. Der den Zug begleitende Verwalter sollte gehalten sein, sofort nach Heimkehr desselben diese gründliche Reinigung unter seinen Augen vornehmen zu lassen*). Leider scheint der Aberglaube, in der Karbolsäure

*) Auf Anordnung der Eisenbahn-Central-Commission wurde jeder bayerische Spitalzug unmittelbar nach seiner Rückkehr einer gründlichen Reinigung und Desinfection unterworfen.

ein wunderthätiges Mittel gegen jede Infection gefunden zu haben, sehr weit verbreitet zu sein, und kann demselben, so sehr empfehlenswerth das Mittel ist, nicht scharf genug entgegengetreten werden.

So sehr ich den Leistungen und Fortschritten gerade in Spitalzügen volle Anerkennung zollen muss, hielt ich mich doch zu obiger offenen Besprechung für verpflichtet; weil gerade in erster Linie das Central-Comité den Beruf hat, die bessernde Hand anzulegen, andererseits bewiesen hat, dass es in nicht genug anzuerkennender Weise diesen Beruf begriffen und durch möglichste Verbesserungen sich hohe Verdienste erworben hat; doch ist es nöthig, dass von sachverständiger Seite Bemerkungen und Vorschläge zu weitergehenden Verbesserungen vorgelegt werden. Noch manches wäre zu besprechen gewesen, doch schien mir Vorstehendes das Wichtigste zu sein.“ —

Dr. Stör, practischer Arzt aus Regensburg, gibt in seinem Berichte bekannt: „Das ärztliche Personal des am 12. Februar 1871 nach Frankreich abgegangenen Spitalzuges bestand aus: Herrn Dr. Herrich-Schäffer aus Regensburg, den beiden Assistenten Schwarz und Harder von München, den beiden Chirurgen Plier und Schafberger ebenfalls von Regensburg, welchen ich als Oberarzt vorstand.

Der Zug kam ohne irgend ein Hinderniss nach Epernay, woselbst wir erfuhren, dass unser Bestimmungsort Le Mans sei, zugleich wurden wir aber auch benachrichtigt, unser Spitalzug stehe im Verdachte*), den Hospitalbrand nach Halle geschleppt zu haben, und uns eröffnet, wenn wir nicht vollständig garantiren könnten, dass Alles frisch und neu, oder bestens desinficirt sei, die Effecten herausgenommen und dafür frische eingeladen werden müssten. Um nun für alle Fälle den Vorwurf der Nachlässigkeit von uns fern zu halten, entschloss ich mich zur Ausladung der mitgebrachten Strohsäcke, wie Bettücher und nahm dagegen von der Evacuationscommission neue in Empfang. Nachdem diess geschehen war, fuhren wir weiter durch die Pariser Gürtelbahn und kamen nach einer stürmischen Nacht am 18. Mittags in Le Mans an.

Denselben Abend kamen auf Wagen die Schwerverletzten aus Spitälern der Umgebung von Lemans und bald waren unsere Betten belegt und die armen Kranken konnten sich noch eines frischen Verbandes, zum Theile auch frischer Leibwäsche erfreuen. Am folgenden Morgen nach Uebernahme der Leichtverletzten und Reconvalescenten fuhren wir bald darauf ab. Unter den Verwundeten hatten wir diessmal sehr schwere Fälle, so einen Soldaten mit penetrirender Brustwunde, einen mit anus praeternaturalis, einen mit Schussfractur des Oberarms ohne festen Verband, mehrere mit Amputationsstümpfen, wo die Knochen mehrere Zoll hervorragten, eine Kopfverletzung mit meningitis, einen mit zerschmettertem Unterkiefer ohne Verband; Schussverletzungen mit colossalen Eitergängen und so weiter. Dadurch

*) welcher nach Ausweiss der hierauf erwachsenen Akten vollständig unbegründet war.

waren die Kräfte sowohl des ärztlichen, wie des bedienenden Personals auf's Aeusserste angestrengt, zumal die Rückreise bis Düsseldorf, wohin sämmtliche Verwundete und Kranke gebracht werden mussten, 5 Tage dauerte. Bei der grossen Zahl der Schwerverwundeten war eine Theilung der ärztlichen Arbeit nöthig, und so übernahm Dr. Herrich-Schäffer die eine Hälfte derselben zur selbständigen eigenen Behandlung und löste seine Aufgabe mit grosser Hingebung und Aufopferung zur vollständigen Zufriedenheit seiner Patienten. Die andere Hälfte wurde von mir behandelt, die Leichtverletzten und Recouvalescenten aber übergab ich unter meiner consultirenden Aufsicht der Sorgfalt der beiden Assistenten. Auch diese Herrn widmeten den grössten Fleiss und die beste Aufmerksamkeit der ihnen gestellten Aufgabe. Die Bemühungen des ärztlichen Personals wurden aber auch von Seite der freiwilligen Krankenpfleger und Pflegerinnen auf das Beste unterstützt.

Sehr fleissig, liebevoll und aufopfernd waren die 6 Franziscanerinnen, ferner Candidat Medicinae Bronhuber und Chirurg Schafberger, in hervorragender Weise jedoch Kaufmann Brauser jun. und Chirurg Pleyer, welchen Beiden nur ganz Schwerverwundete anvertraut waren, die aber auch Tag und Nacht unverdrossen sich den widerwärtigsten und eckelhaftesten Dienstleistungen unterzogen. Nur bei solchen Anstrengungen und bei solchen gemeinsamen Zusammenwirken war es möglich, so viele Schwerkranke in so gutem Zustande nach fünftägiger Fahrt an ihren Bestimmungsort zu bringen, wo leider nicht in entsprechender Weise zur Ausladung so vieler Schwerkranker gesorgt war. Es fehlte an Allem, sogar an gehörig zum Krankentransport ausgebildeten Gehilfen, so dass unser Personal selbst Hand anlegen musste, und wir unsere Decken, Tragbahren und dergleichen hiezu benützten. Die armen Pfleglinge waren aber auch von der Aufnahme in ihrer Heimath nicht besonders erfreut; manch einzelnes Dankeswort beim Abschied, manchen Händedruck und dankbaren Blick auf den Einen oder Andern von unserem Spitalzuge war beredter Zeuge hievon und für uns Genugthuung für so viel Arbeit und Mühe. Alle auf unserem Spitalzuge Verpflegten waren vollkommen zufrieden, mit einziger Ausnahme eines Herrn von ....., der aber auch an die Küche Anforderungen stellte, wie man sie nur in einem Hôtel zu machen gewohnt ist. Bei diesem Zuge fand ich Manches gegen früher verbessert. Die Aufstellung einer Gehilfin der Köchin hat früheren unangenehmen Vorkommnissen in Bezug auf Beköstigung der Kranken vorgebeugt. Die Einrichtung eines Abortwagens ist sehr praktisch. Die Dampfheizung bewährte sich auf das Beste. Und so glaube ich am Schlusse sagen zu können, dass die ganze Expedition gut ausgefallen ist.“ –

Aus dem Berichte des **Dr. Auer**, praktischen Arztes aus Landshut, Oberarztes des von München aus nach Orleans und zurück nach Görlitz abgegangenen Spitalzuges in der Zeit vom 28. Februar bis 18. März 1871 ist zu entnehmen:

„Das ärztliche Personale bestand aus dem Berichterstatter als Oberarzt und zwei Candidaten der Medizin M. Weber aus Augsburg und J. Maier aus Passau. Den Krankenwärterdienst versahen 5 barmherzige Schwestern und 7 Krankenwärter.

Am 5. März in Orleans ohne irgend einen Unfall angekommen, stellte ich mich dem kgl. preussischen Generalarzte Dr. von Langenbeck vor und nach erhaltenen Directiven von demselben wurden mit den dortigen Lazareth-Directoren Dr. Herzer und Dr. Maier die zur Mitnahme transportablen Kranken und Verwundeten für den Spitalzug ausgewählt und übernommen.

Die Gesammtzahl der Patienten mit Einschluss des auf dem Rückwege aus verschiedenen Spitälern erhaltenen Zuwachses betrug 220. Darunter waren 156 Verwundete, und 64 theils Kranke, theils Reconvalescenten, unter Letzteren 5 Augen-Patienten. Nach Nationalitäten unterschieden sie sich in: 99 Preussen, 66 Bayern, 29 Würtemberger, 18 Sachsen, 4 Hessen, 3 Badenser, 1 Elsässer. Nach Evacuation an verschiedenen und entsprechenden Stationen wurde der Rest mit 73 Mann (Preussen) nach Görlitz überbracht.

Leider musste ich wegen des unvermutheten Todes meines Lieblingskindes in Würzburg, woselbst ich die telegraphische Nachricht hierüber erhalten hatte, den Spitalzug verlassen und die ärztliche Thätigkeit meinen zwei jungen Assistenten überlassen.

Die Patienten wurden sämmtlich regelmässig täglich zweimal besucht, ausserdem natürlich zu jeder Stunde des Tages und der Nacht dem Rufe des Einzelnen Folge geleistet. Die Candidaten der Medizin standen mir unermüdet zur Seite, lösten die Verbände und legten die leichteren selbständig an.

Am ersten Tage nach der Aufnahme wurden sämmtliche Patienten examinirt und verbunden, und dauerte diese Visite der grossen Anzahl wegen von 8 Uhr Morgens bis halb 7 Uhr Abends unausgesetzt.

Der eine der beiden Mediziner M. Weber, welcher bei früheren Spitalzügen schon beigegeben war und sich desshalb auch grössere Fertigkeit angeeignet hatte, besorgte die Leichtverwundeten grösstentheils selbständig und zeigte nebst unermüdetem Eifer so viele Fähigkeit, dass ich ihm von Würzburg aus getrost die ärztliche Leitung des Zuges überlassen konnte, nachdem in Würzburg kein Arzt zu bekommen war, der sich zur Weiterbegleitung des Spitalzuges sogleich herbeigelassen hätte, und in Bamberg nur ein Chirurg hiezu sich bereit erklärte, der von Weber mit Recht abgelehnt worden ist.

Die uns anvertrauten Patienten brachten wir so glücklich über die Grenze und nach Deutschland herein, dass ich mit Befriedigung constatiren konnte, dass nicht ein Einziger durch den Transport oder während desselben Schaden gelitten hat, im Gegentheile Alle sich wohler gefühlt haben und wirklich gebessert worden sind. Die dankbaren Blicke, die treuherzigen Worte und der biedere Händedruck dieser braven Söhne unseres deutschen Vaterlandes, welche ohne Ausnahme geduldig und

willig waren, sind nebst dem Bewusstsein treu erfüllter Vaterlandspflicht der schönste Lohn unserer uneigennützigen Bemühungen.“ —

Dr. Solger, praktischer Arzt in Reichenhall, fährt in seinem Berichte, nachdem er über die Erlebnisse des 31sten Zuges, bei welchem er als Oberarzt fungirte, des Näheren sich ausgesprochen hatte, fort wie folgt:

„Wir sehen diesmal keinen Zug mit Verwundeten vor uns, sondern einen Krankenzug, der durch die lange Dauer seiner Fahrt zu einem eigentlichen Spitalzug wurde. Der gewöhnlich mitgeführte Arzneischatz bestand hauptsächlich aus solchen Medicamenten für Verwundete berechnet. Zu dem ersten, wornach man sich in Brunoy umsah, gehörte bei der ziemlichen Zahl von Catarrhen die Radix (oder Herba) Althaeae. Aber weder hier in der Militär- und Civilapotheke, noch in mehreren anderen Städten, war Eibisch aufzutreiben. Die Apotheker bezogen bisher Alles von Paris; seit Cernirung dieser Stadt aber gezwungen, sich nach andern Orten zu wenden, konnten sie weder in Nancy, noch in Strassburg, noch in Lyon das Fehlende ergänzen, so dass sie sowohl an vielen und gerade an den gangbarsten Medicamenten als auch an Gläsern bittern Mangel litten. Anstatt Eibischthees wurde eine dünne Gerstenabkochung mit etwas Citronensaft verwendet. Gegen die zahlreichen unwillkührlichen Durchfälle einiger Typhöser wurde (und offenbar mit Nutzen) argent. nitric. in Lösung und zwar täglich 2 bis 3 Gran gegen und als corrigens für diese Lösung Glycerin angeschafft. Für die wenigen Wunden und Geschwüre waren alle Erfordernisse reichlich vorhanden. Es dürfte dem Arzneischatze noch Ipecacuanha-Wurzel als Pulver einverleibt werden, wenn wieder ein Sanitätszug abgeht, um ähnliche Kranken, deren, — wenn auch weniger schwere, — noch allein in Brunoy und Umgebung gegen 200 liegen, abzuholen. Auch würde ich dem Sal amarum — Ricinus Oel vorziehen. Ich muss vor einer eigentlichen Klystierspritze warnen, dagegen einen Kautschukballon empfehlen, weil mit diesem weniger eine Verletzung bei dem oft ganz unverständigen ruckweisen Anfahren der Züge, wenn sie wieder in Bewegung gesetzt werden, möglich ist. Ferner halte ich 1 bis 2 Ringkissen für eine um so grössere Wohlthat für Aufgelegene, als diese Kranken bei der unruhigen Bewegung der Eisenbahnwagen fortwährend auf ihrem Kreuzbein herumtanzten; sie würden selbst für nur zeitweise Erleichterung in dieser Hinsicht sehr dankbar sein.

Ich möchte beantragen, die Bestimmung zu treffen, dass für Kranke eine gewisse Quantität Bier für die Heimreise zu Nutzen der Lieg- und schwächeren Sitzkranken reservirt werde, damit es nicht gerade zu Ende gehe, wenn man den armen Menschen seine Freude machen, oder einem Bedürfnisse derselben entgegen kommen will. Es ist leider der Fall eingetreten, dass das mitgenommene Quantum auf der Rückfahrt für solche Kranke bei weitem nicht ausreichte.

In den Candidaten der Medizin Bichlmair, Dietsch und Eckert hatte ich 3 aufgeweckte und willige Gehilfen, in den 6 Mallersdorfer Schwestern (Franziskanerinnen) und dem Studiosus juris Heimer ein zuverlässiges, unverdrossenes Wartpersonal. Es dürfte aber, wenn nur ein Arzt einen so bedeutenden Zug begleitet, darauf Rücksicht zu nehmen sein, auch einen Assistenten, oder einige Candidaten von höheren Semestern beizuziehen, welche schon Kliniken besucht und etwas mehr, als die ersten Anfänge der Pathologie und Chirurgie gehört und gesehen haben.

In Bezug auf Einrichtungen sei bemerkt, dass dieselben im Grossen und Ganzen nur lobenswerth waren und ihren Zweck erfüllten; doch dürfte Einzelnes vielleicht sich noch zum Bessern abändern lassen. So dächte ich, es liesse sich im ärztlichen Wagen Raum gewinnen, wenn man das System anwendete, welches bei dem Kabinen in den Kajüten der Seeschiffe beobachtet wird, das System des Uebereinanderschlafens. So sehr ich unser bayerisches Lagersystem für die Kranken dem würtembergischen vorziehe, welches auch die Kranken übereinander lagert, so wenig sehe ich ein, warum man es nicht bei Gesunden thun soll. Ferner wäre auch, wie auf den Seeschiffen, das Befestigen der Meubel anzurathen.

Auch möchte ich anrathen, die 3 bis 4 beigegebenen Soldaten als Bedienungs- und Wachtmannschaft nach meinen geringen Erfahrungen von der Mitnahme auszuschliessen. Auf unserer Fahrt durch die Ençeinte von Paris und nachher wurde ich mehrfach aufmerksam gemacht, und ersucht, sorgfältig Acht zu haben, dass die Militärs sich nirgends blicken lassen, widrigenfalls man für die Sicherheit des Zuges nicht mehr einstehen könne. Und solche Mahnung fiel um so mehr ins Gewicht, als wir für sie weder Genferbinden, noch Vorweise für ihre Befugniss, sie tragen zu dürfen, bei uns führten.

Sollte also Militär von den ihrer Natur nach neutralen Sanitätszügen gänzlich ausgeschlossen sein, so dürfte sich hingegen für das übrige Personal von vorneherein ständige Anstellung empfehlen. Wenn es wo Uebung und Gewandtheit gilt, so ist es bei dem dienenden Personal eines Sanitätszuges der Fall. Auch ist die allmählig sich einfindende Lokalkenntniss ganz und gar nicht zu unterschätzen.“ —

Urtheile und Aeusserungen massgebender Persönlichkeiten nach Einsichtnahme der bayerischen Spitalzüge.

Ein Urtheil über süddeutsche Sanitätszüge überhaupt, ist enthalten in Dr. Steinberg's Schrift: „Die Kriegslazarethe und Baracken in Berlin“ Seite 13 und lautet dasselbe folgendermassen:

„Inzwischen hatte man in den süddeutschen Staaten, deren Eisenbahnwagen nicht durch so umfangreiche Truppentransporte in Anspruch genommen waren, diese Wagen zur Einrichtung vollständiger Sanitätszüge nach amerikanischen Muster benutzt.

Diese Züge bestehen nicht blos aus Eisenbahnwagen mit Lagerstellen, sondern auch aus besonderen Wagen für die Küche, für den Proviant, für die Apotheke etc., so dass dadurch ein selbständiges fahrendes Lazareth hergestellt wird, welches die Kranken während der Fahrt verpflegen kann. Der erste derartige Sanitätszug, welcher Ende September vor. Jrs. auf dem Schienenstrange der Baraken eintraf, war ein Würtembergischer. Er erregte grosse Theilnahme, denn er brachte meistens preussische Verwundete und zwar Schwerverwundete, welche sämmtlich bestätigten, dass sie während des Transportes ebenso gut verpflegt und behandelt wurden, wie in Lazarethen. Bald darauf traf ein zweiter Würtemberg'scher Sanitätszug mit Verwundeten ein, welcher eben so gut eingerichtet war, wie der erste.

Unter Benützung der Erfahrungen dieser Züge wurde nun vom Herrn Professor Virchow auf Kosten des Berliner Hilfsvereins ein Sanitätszug eingerichtet und auch von ihm selbst geführt."

Aus dem Inhalte des Vorstehenden ist im Allgemeinen zu schliessen, dass die bayerischen Spitalzüge, weil nach gleichem System behandelt, unter die Rubrik der gut Eingerichteten gezählt werden können. Ebenso ist wohl auch aus dem Inhalte des 2. Kapitels lit. b Nr. 2, womit der Verfasser Alles bis in's Detail beschrieben und durch Zeichnungsbeilagen den gut eingerichteten Zug veranschaulicht zu haben glaubt, die Ueberzeugung gewonnen worden, dass die bayerischen Spitalzüge Vortreffliches zu leisten im Stande waren und wirklich geleistet haben.

Nicht minder konnte aus den vorangeführten Berichten der dirigirenden bayerischen Aerzte vielfach die Zweckmässigkeit der Einrichtungen der bayerischen Spitalzüge entnommen werden. Die besten Zeugen hiefür sind allerdings die mit solchen Zügen zurückgebrachten Kranken und Verwundeten.

Am massgebendsten aber sind die ausgesprochenen Urtheile der hierin competenten und Einfluss habenden Persönlichkeiten ausser Bayern und deren Gutachten, — welche, da sie gewiss nicht partheiisch sind, ebendesshalb auch als vollkommen glaubwürdig anerkannt werden dürfen.

Die bayerischen Spitalzüge hatten sich während der Hin- und Rückfahrt in Freundes- und Feindesland, an allen Stationen, wo nur gehalten und Evacuirung vorgenommen wurde, unzählig vieler Besuche zu erfreuen. Aufzeichnungen über diese Besuche erfolgten freilich sehr wenige, da einerseits die fieberhafte Hast, den Bestimmungsort zur Aufnahme von Verwundeten zu erreichen, andererseits die skrupulöse Besorgniss um deren Pflege und baldige Evacuirung, eine Aufzeichnung der Besuche und die Führung von Tagebüchern zur reinen Unmöglichkeit machten. Während des mitunter Tage langen Aufenthaltes in einigen Städten Frankreichs

haben einzelne dortige Bewohner besserer Stände bei Einsichtnahme der Spitalzüge oft mit wehmüthigem Gefühle sich des Ausspruchs nicht enthalten können, dass derartige Aufmerksamkeit verwundeten und kranken französischen Soldaten nicht geschenkt wird.

Nachdem der Krieg beendet und der Verkehr in den occupirten Departements Frankreichs wiederum geregelt war, haben noch viele den gebildeten Klassen angehörige Franzosen die bayerischen Spitalzüge durchwandert, — wozu ihnen gerne die Erlaubniss gewährt wurde, — und bewunderten dieselben dann alle die mit der trefflichen Einrichtung verbundene grosse Sorgfalt.

Die zu Ende Juni und Juli 1871 in den süddeutschen Spitälern noch zurückgebliebenen gefangenen kranken französischen Soldaten sammelte der 34te und 35te von München abgegangene Spitalzug und verbrachte sie nach Vesoul und Besançon. Bei der Uebergabe verabschiedeten sich dieselben jedesmal bei dem deutschen Zugs- und Verpflegungspersonal unter dem Ausdruck des grössten Dankes für die ihnen bewiesenen Wohlthaten während der Fahrten, die ihnen in gleichem Masse zu Theil geworden sei, als ob sie deutsche Landeskinder gewesen wären.

Die am 14. Februar 1871 bei der Durchfahrt durch Paris von Chartres aus zum Schutze des Zuges beigegebenen drei Herrn Delegirten haben während des Aufenthaltes an einem sicheren und ruhigen Platze auf der Gürtelbahn, ebenfalls den ganzen Zug besichtigt und grosses Interesse an Allem gezeigt, welches sich bei ihnen um so mehr steigerte, als sie denselben gerade mit Patienten der verschiedensten Art besetzt fanden.

Herr Dr. Gordon, einer von den eben Erwähnten, Delegirter aus England, konnte nicht umhin, Vieles von dem Gesehenen zu skizziren und mit seinem Massstab Messungen vorzunehmen und Dimensionen zu Papier zu bringen. Auch holländische, schwedische und englische, selbst französische Aerzte besichtigten ausweislich der Rapporte der Zugscommandanten die bayerischen Spitalzüge, liessen sich über die Einrichtung und Ausrüstung genau unterrichten und äusserten sich lobend und anerkennend.

Fast sämmtliche Mitglieder der preussischen Evacuationscommissionen, welche bayerische Sanitätszüge gemustert haben, waren des Lobes voll.

In Epernay war es der dortige preussische Sanitätsrath, Dr. Levin, welcher die trefflichen Vorkehrungen der drei von München aus immer wiederkehrenden Spitalzüge öfter als einmal besichtigt und sich insbesondere vortheilhaft ausgesprochen hat.

Se. Excellenz Graf von Maltzan, Chef der Central-Kommission der freiwilligen Krankenpflege für Frankreich, beehrte mit seiner Gegenwart, in Begleitung mehrerer Herrn den 25ten Spitalzug, als dieser Versailles passirte. Auch diese Herren anerkannten beifällig die treffliche Einrichtung.

Als der bayerische Sanitätszug Nr. 2 am 5. März 1871 in Orléans angekommen war, und da der Empfang der Kranken nicht sogleich stattfinden konnte, einen Tag

länger bleiben musste, inspicirte ausser mehreren preussischen Militärärzten der commandirende General des preussischen 5. Armee-Corps, von Kirchbach Excell., mit seinem Generalstab denselben. Derselbe bemerkte, dass er sich einer solch trefflichen Einrichtung nicht versehen hätte und war erfreut über den grossen Vorrath von Lebensmitteln, Wäsche und dergleichen, bei welchem eine gute Verpflegung nicht fehlen könne, noch weniger an ein Darben während der Rückreise zu denken sei. Denselben Zug besichtigten auch mehrere Offiziere und Aerzte höheren und höchsten Ranges an andern Stationen und zollten auch diese demselben die vollste Anerkennung mit dem Bemerken, dass dieser Spitalzug wohl zu den Besteingerichteten zählen dürfte.

In Stuttgart beehrten Mitglieder des dortigen Frauenhilfsvereins bei Gelegenheit des Durchgangs dortselbst, den 28ten bayerischen Sanitätszug mit ihrer Gegenwart, von denen insbesondere die grossen Vorräthe von Wäsche, die Kleidungsstücke für Kranke mit Rücksicht auf die geordnete Sortirung — ferner das Vorrathsdepot für die Küche eingesehen und letztere selbst eines Näheren gewürdigt wurde. Dieselben verabschiedeten sich mit dem Ausdrucke, viel Zweckmässiges in der grössten Einfachheit gesehen zu haben.

In gleichem Sinne gaben ihren Beifall kund die Damen der freiwilligen Krankenpflege des Hamburg-Altonaer-Barakenlazarethes.

Seine Hoheit Prinz Hermann von Sachsen-Weimar, kgl. württembergischer Generallieutenant, hatte ebenfalls zu Stuttgart während der Haltezeit genannte Züge mit und ohne Verwundete in Augenschein genommen und denselben seine höchste Anerkennung gezollt. Auch Ihre Hoheiten die Herzöge von Sachsen-Coburg, und Sachsen-Meiningen-Hildburghausen besuchten einzelne Züge und sprachen ihre Befriedigung über das Gesehene aus.

Als mit einem bayerischen Spitalzug Ende Februar 1871 Patienten in Oldenburg eintrafen, kam Ihre kgl. Hoheit die regierende Grossherzogin von Oldenburg in Begleitung eines ihrer Söhne, mehrerer Hofdamen und des kgl. preussischen Gesandten Fürsten Ysenburg Durchlaucht, zur Besichtigung des Zuges, informirte sich über alle Einzelnheiten und verliess hierauf denselben in sichtlicher Befriedigung.

Am 24. Februar 1871 erwies Sr. Kaiserl. Königliche Hoheit Kronprinz Friedrich Wilhelm des deutschen Reiches und von Preussen dem 27ten bayerischen Spitalzug die hohe Ehre seines Besuches in Begleitung mehrer hohen Offiziere und des Generalarztes Dr. Boeger. Verwundete Norddeutsche in grosser Zahl waren bereits in den Wagen untergebracht. Sr. Kaiserl. Königl. Hoheit hatten während der Besichtigung sämmtlicher Krankenwagen für jeden einzelnen Verwundeten ein liebevolles, zur Geduld und Ausdauer ermunterndes Wort, wobei zugleich die sichtliche Zufriedenheit aller Pfleglinge, die in möglichst bequemer Lage ruhig und behaglich einer grossen Reise entgegensahen, auf die Besucher den günstigsten Eindruck zu machen nicht verfehlte. Es gefiel dem Durchlauchtigsten Fürsten, nicht nur die Art der Construction der angebrachten Betten, sondern auch die freundliche Helle

eines jeden Krankenwagens, die gesunde Luft, die beobachtete Reinlichkeit und verabschiedete sich Derselbe mit den ehrenvollsten Worten der Anerkennung über die vorzügliche Einrichtung unserer bayerischen Spitalzüge.

Bemerkungen.

Ausser mit vorstehend geschilderten militärisch organisirten Spitalzügen wurde auch mit sogenannten „Krankenzügen“ aus den Spitälern Frankreichs evacuirt und kamen auch sehr häufig, besonders in letzterer Zeit Leichtkranke und hauptsächlich Reconvalescenten mit gewöhnlichen Personenzügen nach Bayern zurück. Die Anzahl der mit Spital-, Kranken- und gewöhnlichen Zügen zurückgekommenen Angehörigen des bayerischen Heeres kann beiläufig im Ganzen nahezu auf 50,000 Mann gerechnet werden. Die Vertheilung in die verschiedenen Vereins- oder Militär-Spitäler geschah in Würzburg für die drei fränkischen Kreise und in München für die vier südlichen Kreise des Königreichs im Benehmen mit dem Landeshilfs-Verein. Von der Pfalz erhielt die Evacuationscommission Weissenburg periodische Mittheilungen über die Aufnahmsfähigkeit dortiger Spitäler und vertheilte hienach Kranke und Verwundete. Verpflegungsstationen waren aller Orten etablirt; insbesondere in München, Nördlingen, Würzburg, Augsburg, Winden, Landau, Neustadt a./H., Ludwigshafen etc.

Auf Veranlassung des bayerischen Central-Comité's sind auch lange 8räderige Schweizer-Eisenbahnwagen — ähnlich den Württembergischen — durch die bayerische Eisenbahn-Centralcommission requirirt worden und wurde mit denselben probeweise anstatt der zum Transport leicht Verwundeter und Kranker verwendeten bayerischen Personenwagen vorgegangen. Diese Schweizerwagen kamen beim 22ten abgegangenen Zug zum erstenmal in Verwendung, hierauf gleich bei dem nächst darauffolgenden. Die Zweckmässigkeit liess ohne allen Zweifel das Beste erwarten, leider aber durfte — in Folge des gesprengten Tunnels — die zwischen Nanteuil sur Marne und la Ferté hergestellte Feldeisenbahn mit denselben nicht überschritten werden. Die radial kurzen Kurven dieser Feldeisenbahn gestatteten der Sicherheit wegen — nicht, in so langen Wagen Kranke und Verwundete überzuführen. Ein kurz vorher zum Empfang abgegangener württembergischer Sanitätszug war auf einer solchen Kurve daselbst verunglückt. Wunderbarer Weise ist dabei, wie bekannt, Niemand von dem Zugspersonal zu Schaden gekommen.

Vorschläge des Verfassers.

Die bayerischen Spitalzüge waren ganz einfach, ohne allen Schmuck eingerichtet; polirte Meubel, schön angestrichene Stellagen waren darin nicht zu sehen. Dass aber Reinlichkeit als eines der Haupterfordernisse betrachtet wurde, versteht sich von selbst.

In einem solchen Eisenbahnzug, der ein bewegliches Spital vorstellt, ist diese um so strenger zu beachten, als wegen der Bewegungen von vielem Material so Manches zu Verlust geht, und als auch unvermeidliches Ausschütten der mit Getränken gefüllten Gefässe, das fortwährende Ein- und Aussteigen beim schlechtesten Wetter, oft im grössten Schmutz, der Staub der Heizkohle und vieles Andere sehr dazu angethan ist, Unreinlichkeit zu verursachen.

Die Abordnung womöglich ein und desselben Zugspersonals ist von grossem Vortheile; würde es vielleicht auch kleinlich erscheinen, sich darüber in allen Richtungen zu äussern, und zu weit führen, so können doch einige Punkte nicht umgangen werden.

Wechsel der dirigirenden Aerzte hat zu manchen unerfreulichen Erfahrungen Anlass gegeben. Selbst Competenzconflikte wurden dadurch hervorgerufen.

Die Beibehaltung des Materialverwalters, so oft ein- und derselbe Zug wieder abgeht, ist im Interesse des ganzen Personals und der armen Kranken gelegen. Die ihm beigegebenen Hilfsarbeiter, unter welche die Zahl der Krankenwärter zu zählen ist, und diese selbst als ständiges Personal erleichtern in vielen Beziehungen den Dienst für Alle. Abgesehen davon, dass erreichte Ortskenntniss sehr fördernd wirkt, will das Stehen und das sich Bewegen während des fahrenden Zuges auch gewöhnt sein.

Das Ein- und Aussteigen nach vollbesetztem Zuge, in welchem Falle es vorkommen kann, dass während des langsamen Fahrens noch Dienstliches vollzogen werden muss, erfordert für das Personal ebenso Uebung, weil dergleichen Aufgaben oft mit Lebensgefahr verbunden sind. Eine gewisse Unbeholfenheit wird durch wiederholtes Mitfahren abgestreift, dafür entsprechende Gewandtheit angeeignet, wodurch schliesslich ein gewisser Appell in diese Leute gebracht wird, und mit solchen arbeitet es sich in jeder Beziehung leicht. Gleiches gilt für die beigegebenen Soldaten; der immerwährende Wechsel war höchst lästig und überhaupt störend, denn ehe der Mann im Stande war, den Dienst- und Geschäftsgang zu erfassen, war der Zug am Ausgangspunkt schon angekommen, und diess wiederholte sich bei jeder Fahrt.

Auf keinen Fall sollen weltliche Krankenwärterinnen mitgeführt werden, die gemachten Erfahrungen treten hierin selbstbestimmend auf. Dagegen sind Ordensschwestern, deren Beruf es ist, Kranke zu warten, für Spitalzüge unbedingt am besten. Man muss gesehen haben, mit welch grossem Vertrauen Kranke sich ihrer Obhut anheimgaben und wie beim Abschiede dieselben sich dankbar zeigten für die ihnen während der Fahrt bei Tag wie bei Nacht erwiesene Fürsorge. Hier dürfte erwähnt werden, dass für künftig den Schwestern, und zwar während der Rückreise ein kleines abgeschlossenes Plätzchen eingeräumt werde, wodurch für sie die Möglichkeit erreicht wird, sich doch wenigstens abgesondert waschen zu können. Hiezu wäre ein kleiner Verschlag im ersten oder letzten Krankenwagen an Stelle eines Bettes mit 3 Fuss breiten, 4 Fuss langem Raum vollkommen genügend.

Commandant und Verwalter waren bisher in einem und demselben Wagen.

Viel zweckmässiger für beide dürfte es erscheinen, wenn dieselben getrennt wären. Denn der Verwalter sollte möglichst das Werthvollste, als Wäsche, Weine, Cigarren, Rauchfleisch, ferner Instrumente, Medicamente und viele erforderliche Kleinigkeiten der Zweckmässigkeit halber bei sich haben. Etwas mehr, als das letzte Drittel des Mitteldepotwagens nach der Zugszusammenstellung (Tafel VIII) mit einem Verschlage versehen, gäbe ganz passend das entsprechende Kabinet mit eigenem Eingang für den Commandanten. Nach diesem Vorschlag wäre mit Rücksichtnahme auf den sehr verschiedenen Dienst jede vorkommende Belästigung für Beide beseitigt.

Es soll ferner nur die absolut erforderliche Zahl von Personen mitgehen; ein Apotheker, wenn ein solcher nicht noch in anderer Eigenschaft Dienste leistet, ist höchst überflüssig. Andere dem Zuge nicht angehörige Personen mitzugeben, — nur damit sie die Fahrgelegenheit benützen und selbst wenn sie mit Vorweis versehen sind, sollte nie gestattet werden. Solche Beigaben haben nur grosse Unannehmlichkeiten hervorgerufen.

Schliesslich wären noch 2 Vorschläge in Erwägung zu ziehen; der eine betrifft die Rosshaarmatrazen in den Krankenwagen. Es ist bekannt, dass die Lagerstätten für Schwerkranke zum Theil aus Matrazen, theils aus Strohsäcken bestanden. Wie sehr sich auch die ersteren bewährt haben bei warmer Witterung, ebenso wenig war dies der Fall bei eingetretener bedeutender Kälte oder starkem Winde. Der auf solchen Matrazen liegende Kranke ist in letzteren beiden Fällen mitunter empfindlich berührt worden. Sobald durch das Oeffnen ein und desselben Wagens kalte Luft einströmte, ging diese Luftströmung durch die Matrazen hindurch und klagten die Leidenden über zu schnelle Abkühlung, welchem Uebelstande nicht aufmerksam genug entgegengetreten werden konnte. Theilweise wurde derselbe beseitigt durch Einlegung wollener Decken auf die Matraze unter das Betttuch. Eine vollständige Abhilfe wäre aber dadurch möglich, wenn jede Matraze unterhalb der Federn eine geflochtene Seegras- oder Stroh-Matte befestigt erhielte. Die Luftschichte zwischen letzterer und den Rosshaaren der Matraze selbst wäre eine sogenannte Isolirluftschichte, durch welche schneller Temperaturwechsel abgehalten würde.

Der zweite und zugleich letzte Vorschlag betrifft die Oefen. Die in den Lazarethwagen eingebaut gewesenen Oefen waren zu diesem Zwecke, ihrer Construction und Bauart nach, höchst unvollkommen. Da das Begleitungspersonal die Heizung mit Kohlen nicht richtig handzuhaben wusste, entstand manchmal in Folge starken Schürens zu starke Hitze, welche unangenehm, sogar schädlich einwirkte. Für spätere Einrichtung dürften sogenannte Füllöfen unter allen Umständen am empfehlenswerthesten sein, weil durch dieselben die Wärme je nach Bedarf regulirt werden kann.

IV. Abschnitt.

Die Genfer Convention, Instructionen, Reglements und andere Erlasse.

Genfer-Convention vom 22. August 1864.

Artikel 1.*) Die Ambulancen und Militär-Spitäler werden als neutral anerkannt und demgemäss von den Kriegsführenden geschützt und geachtet werden, so lange sich Kranke oder Verwundete darin befinden.

Die Neutralität würde aufhören, wenn solche Ambulancen oder Spitäler mit Militär besetzt wären.

Artikel 2. Das Personal der Spitäler und Ambulancen für die Aufsicht und den Gesundheits-, Verwaltungs- und Kranken-Transportdienst, so wie die Feldprediger haben, so lange sie ihren Verrichtungen obliegen und Verwundete aufzuheben oder zu verpflegen sind, Theil an der Wohlthat der Neutralität.

Artikel 3. Die im vorhergehenden Artikel bezeichneten Personen können auch nach der Besitznahme durch den Feind in den von ihnen besorgten Spitälern oder Ambulancen ihrem Amte obliegen oder sich zu den Corps zurückziehen, dem sie angehören.

Wenn diese Personen unter solchen Umständen ihre Verrichtungen einstellen, so sind sie den feindlichen Vorposten von Seite des den Platz innehabenden Heeres zuzuführen.

Artikel 4.) Das Material der Militärspitäler unterliegt den Kriegsgesetzen, und die denselben zugetheilten Personen dürfen daher bei ihrem Rückzug nur die ihr Privateigenthum bildenden Sachen mitnehmen.

Dagegen verbleibt den Ambulancen unter gleichen Umständen ihr Material.

Artikel 5. Die Landesbewohner, welche den Verwundeten zu Hilfe kommen, sollen geschont werden und frei bleiben. Die Generäle der kriegführenden Mächte sind verpflichtet, die Einwohner von dem an ihre Menschlichkeit ergehenden Rufe und der daraus folgenden Neutralität in Kenntniss zu setzen.

Jeder in einem Hause aufgenommene nnd verpflegte Verwundete soll diesem als Schutz dienen. Wer Verwundete bei sich aufnimmt, soll mit Truppeneinquartierungen und theilweise mit allenfallsigen Kriegscontributionen verschont werden.

Artikel 6. Die verwundeten oder kranken Krieger sollen, gleichviel welchem Volke sie angehören, aufgehoben und verpflegt werden.

Den Feldherrn soll gestattet sein, die während des Kampfes Verwundeten sofort den feindlichen Vorposten zu übergeben, wenn die Umstände es erlauben und beide Theile zustimmen.

Diejenigen, welche nach ihrer Genesung dienstuntüchtig befunden werden, sind heimzuschicken.

Die Andern können ebenfalls nach Hause entlassen werden, unter der Bedingung, dass sie für die Dauer des Krieges die Waffen nicht mehr tragen.

Die Evacuationen und das sie leitende Personal werden durch unbedingte Neutralität gedeckt.

---

*) Nach den — noch nicht allseitig ratificirten — Beschlüssen der Genfer Convention vom 20. September 1869 Art. 3 erstreckt sich die Bezeichnung „Ambulance" auf die Feldspitäler und anderen temporären Anstalten, welche den Truppen für Aufnahme von Verwundeten und Kranken auf die Gefechtsplätze folgen.

Artikel 7. Eine auszeichnende und überall gleiche Fahne wird für die Spitäler, Ambulancen und Evacuationen angenommen. Ihr soll unter allen Umständen die Landesfahne zur Seite stehen.

Desgleichen wird für das neutralisirte Personal ein Armband zugelassen, dessen Verabfolgung jedoch der Militärbehörde überlassen bleibt. Fahne und Armband tragen das rothe Kreuz auf weissem Grunde.

Artikel 8. Die Vollziehungsdetails zur gegenwärtigen Uebereinkunft sind von den Oberbefehlshabern der kriegführenden Heere nach den Weisungen der betreffenden Regierungen und in Gemässheit der in dieser Uebereinkunft ausgesprochenen allgemeinen Grundsätze zu ordnen.

Artikel 9. Die hohen vertragschliessenden Theile sind übereingekommen, gegenwärtige Uebereinkunft den Regierungen, welche keine Bevollmächtigten zur internationalen Conferenz in Genf abordnen konnten, mitzutheilen und sie zum Beitritte einzuladen, zu welchem Ende das Protocoll offen gehalten wird.

Strafartikel in Folge derselben.

Die hierauf bezüglichen Artikel aus dem Militär-Strafgesetzbuche für das Königreich Bayern v. J. 1869 sind: Artikel 163_2, 164, 165, 167, 168, 170, 178.

Instruktion für den Transport Verwundeter und Kranker

nebst den Grundsätzen für das Evacuiren der Feldspitäler als allgemeine Bestimmungen.

I.

Prinzipielle Bestimmungen.

Grundsatz für das Evacuiren.

1. Die möglichst schleunige Entfernung der Verwundeten und Kranken vom Kriegsschauplatze ist dringend nothwendig, damit nicht nur ihre medizinische und diätetische Pflege erleichtert, und den Nachtheilen, welche die massenhafte Anhäufung von Kranken und Verwundeten auf beschränktem Raume im Gefolge hat, vorgebeugt wird, sondern weil nur hiedurch die Feldspitäler für die oft plötzliche und massenhafte Aufnahme neuer Kranker und Verwundeter bereit gehalten werden können, und bei den Operationen die oft folgenschwere Rücksichtnahme auf die etablirten Feldspitäler innerhalb des Kriegsschauplatzes möglichst erleichtert wird.

Die ausgedehnteste Evacuirung der Spitäler des Kriegsschauplatzes wird desshalb als Grundsatz angenommen. Durch sie wird am zweckmässigsten der freiwilligen Krankenpflege die Möglichkeit gewährt, die Armee in Fürsorge für die Verwundeten und Kranken zu unterstützen, indem ohne solche Aushülfe die Evacuirungstransporte und die Führung der rückwärts zerstreut angelegten Kriegsspitäler die auf dem Kriegsschauplatze so nothwendigen Armeeanstalten in zu ausgedehnter Weise in Anspruch nehmen würden.

Ausscheidung der Kranken in den Spitalrapporten.

2. Behufs der Durchführung dieses Grundsatzes sind die Kranken und Verwundeten durch

die ordinirenden Aerzte in den täglich an die Etappen-Inspection einzusendenden Standtabellen in nachstehende Kategorien auszuscheiden, nämlich in:

a) solche Patienten, bei welchen in Aussicht steht, dass sie innerhalb weniger Tage wieder vollkommen diensttauglich sein werden,
b) solche, die zur Zeit nicht transportabel sind, und
c) solche, die ohne Gefahr einer Verschlimmerung ihres Zustandes transportirt werden können. Diese sind wieder in 2 Klassen einzutheilen:
   α) nur liegend Transportable,
   β) auch in sitzender Lage Transportirbare.

Eine Uebersicht über alle Spital-Standtabellen einer Etappen-Inspection wird zeigen, ob, von wo und etwa in welcher Weise combinirt Evacuirungstransporte abgehen können. Sobald aus der Kategorie c, α und β ein Transport gestellt oder combinirt werden kann, so muss die Evacuirung von dem Arzte der Etappen-Inspection bei derselben beantragt werden, und ist von diesem Arzte deren Ausführung zu überwachen.

Das Weitere wegen Stellung der Spitalzüge etc. hat die Etappen-Inspection und der Commandant des Feldspitales zu besorgen.

Transportarten.

Die Evacuirung der Feldspitäler kann durch Transporte auf der Strasse, durch Wasser- 3.
transport und durch Eisenbahntransport geschehen.

Der Landtransport mittelst Sanitätswagen oder requirirtem Fuhrwerke (§. 12 des Unterrichtes im Dienste der Feldspitäler,) dient vorzugsweise nur zum Transporte auf kurzen Strecken, weil bei demselben die Transportirten die Bequemlichkeit am meisten entbehren müssen, die Hilfe während des Transportes mit Störungen für den ganzen Transport verbunden ist, und die Dauer desselben im Verhältniss zur Entfernung sehr viele Zeit in Anspruch nimmt.

Er wird desshalb zum Abräumen der Schlachtfelder, zum Transporte nach den Hauptfeldspitälern (Unterricht im Dienste der bayerischen Feldspitäler § 2 und 14) und zum Verbringen der zu Evacuirenden auf jene Einladestationen für den Schiff- oder Eisenbahn-Transport angewendet, bei welchem die Entfernung vom Spitale für das blosse Tragen zu gross ist.

Der Wassertransport in grösseren Fahrzeugen ist der für den Kranken bequemste, aber nur selten möglich; der Bahntransport wird hingegen zur Leerung der Hauptspitäler in den meisten Fällen am leichtesten angewendet werden können, er ist dabei der schnellste und ausgiebigste, jedoch für die Transportirten immerhin sehr anstrengend. Die Evacuirungen werden desshalb in der Regel mittelst Eisenbahntransport ausgeführt. Um die Nachtheile desselben zu mildern, ist es nothwendig, für diese Transportweise entsprechende Einrichtungen zu treffen.

II.

Verwendung des Eisenbahn-Fahrmateriales zu Kranken-Transporten. (Transport-Systeme.)

Waggons für die sitzend Transportablen.

Die Personenwagen I., II. und III. Klasse sind zur Fortschaffung der in sitzender 4.
Stellung Transportablen zu benützen. Zu diesem Zwecke sind besondere Vorrichtungen in den Waggons nicht erforderlich. Die Waggons I. und II. Klasse sind für Gagirte und solche Patienten zu bestimmen, welche grösserer Schonung bedürfen, die Wagen III. Klasse für die weniger Leidenden.

In einem Wagen I., II. und III. Klasse ohne Mittelgang ist, wenn es die Zahl der Kranken und die Zahl der Wagen erlaubt, auf je 6 Mann ein Coupé zu rechnen. In den Wagen mit Mittelgang können auf je 2 gegenüberstehende Bänke nur 3 Mann gerechnet werden.

Waggons für nur liegend Transportirbare.

5. Zur Beförderung der nur liegend Transportablen sind gedeckte Güterwagen in der Regel von geringerer Tragkraft zu benützen. Oben offene Wagen dürfen nur im Nothfalle, und dann nur unter entsprechenden Vorkehrungen gegen Sonnenschein, Regen, Zugwind und Rauch zu diesem Zwecke gebraucht werden. Es gibt verschiedene Systeme, um die Nachtheile der für eine solche Gebrauchsweise zu steifen Federung der Güterwagen zu mildern, und dass bei dem Bahntransporte unvermeidliche Stossen und Rütteln unschädlich zu machen, dass besonders bei Knochenfracturen leicht von den nachtheiligsten Folgen sein könnte. Diese Transportweisen sind:

Lagerung auf Stroh.

6. Dieselbe genügt dem Zwecke vollkommen, wenn das Stroh neu und in hinreichender Quantität zu haben ist. Auf diese Weise können 6—8 Verwundete in einem Waggon transportirt werden. Die Zahl der Evacuirten ist demnach bei derselben am grössten, doch ist der Strohverbrauch sehr bedeutend. Den Transportirten darf das Tabakrauchen nicht gestattet werden, ist überhaupt auf Feuergefahr durch Funken von Locomotiven äusserst Acht zu geben und ist dabei das für den Kranken so beschwerliche, und viele vollkommen geübte Sanitätssoldaten erfordernde Umladen durch unmittelbare Berührung desselben auch in dem günstigsten Falle, dass das Spital in der Nähe einer Bahn liegt, nicht zu vermeiden. Diese Art ist desshalb nur beim Mangel anderer Vorkehrungen anzuwenden.

Statt des Strohes darf nur im äussersten Nothfalle Heu oder ein anderes ähnliches Material verwendet werden.

Die Zustimmung des ordinirenden Arztes des Feldspitales ist jedenfalls hiefür zu erholen, von dem dann die dadurch weiter veranlassten Dispositionen zu treffen sind.

Lagerung auf Strohsäcken.

7. Die Lagerung der Kranken auf Strohsäcken theilt mit der vorhergehenden Art die Vor- und Nachtheile, letztere in milderer Weise. Der Transport ist reinlicher und die Feuergefährlichkeit geringer. Die Leistungsfähigkeit ist die ähnliche wie bei der Lagerung auf blossem Stroh (siehe Ziffer 14), die Verladung ist etwas schneller und etwas leichter ausführbar, die Vorbereitung dazu hingegen grösser.

Eine eigene Einrichtung der Güterwagen zu dieser Transportweise ist nicht nothwendig. Dieselbe ist ebenfalls nur dann anzuwenden, wenn andere Vorkehrungen nicht getroffen sind, aber noch die zu ihrer Vorbereitung nöthige Zeit übrig bleibt.

Lagerung auf Feldtragbahren.

8. Bei der Lagerung der Kranken auf Feldtragbahren liegt jeder Kranke vollkommen von dem anderen gesondert, jeder derselben ist während des Transportes für den Wärter ohne die anderen Kranken zu belästigen, doch wegen des engen Raumes ziemlich schwer erreichbar. Das Rauchen kann erlaubt werden.

Die Lage des Kranken ist hingegen bei Transporten von längerer Dauer unbequem, und kann die Berührung des Kranken beim Ein- und Ausladen nicht vermieden werden, da der Kranke selten schon auf einer Feldtragbahre liegt. Auch wird der Verbrauch an den so schwer entbehrlichen Feldtragbahren diese Transportart nur selten und nur auf kurze Strecken zur Anwendung kommen lassen.

Bei dieser Manier können 6 Kranke per Waggon fortgeschafft werden. Sie ist in der Regel nur dann anzuwenden, wenn es an Feldbettladen mangelt, Tragbahren genug bereit stehen und eine möglichst schleunige Evacuirung auf kürzere Strecken nothwendig ist.

Die Vorrichtung der Eisenbahnwagen ist dieselbe wie bei der nächsten Transportart.

Lagerung auf Feldtragbahren nach norddeutscher Construction.

Sollten Personenwagen 4. Klasse, welche nach dem Erlass des königlich preussischen Ministeriums für Handel etc. vom 8. Oktober 1867 für Verwundetentransport eingerichtet sind, zu Gebote stehen, so müssen diese mit den dazu gehörenden Tragbahren schon ausgerüstet sein, da die königlich bayerischen Feldtragbahren für die bezeichneten Waggons nicht benützt werden können. Diese Wagen fassen 12 Kranke. 9.

Lagerung auf Feldbettladen.

Die Lagerung des Kranken auf der Feldbettlade ist für denselben die beste, er braucht beim Ein- und Ausladen, im Falle das Spital in der Nähe der Bahn etablirt war, gar nicht berührt zu werden, liegt bequem, kann während des Transportes leicht gewartet werden, und darf rauchen. Es gehen bei dieser Transportweise nur 4 Kranke in einen Waggon, die Transporte sind desshalb weniger leistungsfähig und bedürfen mehr Krankenwärter. 10.

Eine eigene Vorrichtung der Wagen für die sichere Lagerung der Feldbettladen ist nöthig. Dieselbe wird jedoch, da diese Transportweise als die normale anzunehmen ist, in entsprechender Ausdehnung bereit gestellt werden.

III.

Normale Einrichtung eines Eisenbahngüterwagens zum Kranken-Transporte auf Feldbettladen.

Die Beschreibung der Vorrichtung und Einrichtung des Wagens ist bereits unter B. Beschreibung und Einrichtung des 2. Spitalzugs, Seite 27, näher besprochen, somit hier zu wiederholen wohl überflüssig. 11. 12.

IV.

Einrichtung, wenn kein normal ausgerüsteter Spitalzug vorhanden ist.

Für den Transport auf Stroh.

Zur Einrichtung eines Güterwagens für den Verwundetentransport auf Stroh sind für jede Wagenhälfte 9 Bund Stroh à 6,7 Kilogramm bayerisch zu verwenden. Zuerst werden 2 Bund der Länge nach, dann 2 Bund der Quere nach, dann wieder 2 Bund der Länge und 2 Bund der Quere nach übereinander gelegt. 13.

Der neunte Bund, an die kurze Wagenseite nach der Quere des Wagens gelegt, dient als Kopfunterlage. Um das Stroh in der Lage zu erhalten, wird durch ein etwa $1' = 300^{mm}$ hohes Brett, die Mitte des Wagens von den mit Stroh belegten Wagenhälften abgesperrt.

Zum Befestigen dieses Brettes dient die an der Wagenthüröffnung der Güterwagen bereits befindliche Leiste, von welcher 50^{mm} gegen den geschlossenen Wagenraum hin entfernt eine zweite 1' hohe Leiste anzubringen ist. Zwischen diesen beiden Leisten wird das Brett eingesenkt.

Wenn es möglich ist, so muss dieses Strohbett mit Leintüchern versehen werden.

Für den Transport auf Strohsäcken.

14. Zur Ausrüstung der Güterwagen für den Transport auf Strohsäcken sind keine Vorkehrungen an den Wagen selbst zu treffen, dagegen müssen die Strohsäcke an jeder Seite mit 3 starken Gurtschlaufen versehen werden, durch welche zwei 3335^{mm} = 8′ lange Stangen zu stecken sind, damit zur Vermeidung des schmerzhaften Anfassens und Aufhebens der Verwundeten, dieselben bahrenartig in die Eisenbahnwaggons hinein- und herausgetragen werden können. Auch sind die Kopfpolster an die Strohsäcke zu befestigen.

Für den Transport auf Feldtragbahren.

15. Für den Transport auf Tragbahren werden die Eisenbahnwagen geradeso eingerichtet wie bei jenem auf Feldbettladen, nur sind die Federn den kürzeren Tragstangen entsprechend etwas näher zu rücken und ist das Stützbrett mit der entgegengesetzten Seite nach oben einzusetzen. Die Tragbahren der fechtenden Truppen dürfen auf keinen Fall hiezu verwendet werden.

Steht ein Spitalzug nach dem königlichen preussischen Systeme vom 8. Oktober 1867 zu Gebote, so müssen vor dem Transporte die Wagen einer genauen Revision unterzogen werden, wobei auf allenfallsige Brüche an der inneren Seite der Gummiringe und auf Haltbarkeit der Tragstangen ein besonderes Augenmerk zu wenden ist.

V.

Ausführung der Evacuirungs-Transporten per Eisenbahn.

Bereitstellung von Spitalzügen.

16. Beim Ausrücken der Armee in's Feld werden an geeigneten Eisenbahnetappenstationen vollkommen normal ausgerüstete Spitalzüge in Bereitschaft gestellt, bei denen die eine Hälfte der Wagenzahl für den Transport in liegender, die andere für den Transport in sitzender Stellung eingerichtet ist, wobei sich etwa 1/4 Wagen I. und II. Klasse befinden, so dass das Evacuiren ohne weitere Vorbereitungen möglich ist. Diese Spitalzüge sind mit vollkommenen mustermässigen Feldbettladen und einem für solche Transporte berechneten Inventare zu versehen, so dass das Feldspital die Feldbettladen umtauschen kann, und von seiner Ausrüstung möglichst wenig dem Transporte mitgeben muss. Es ist vortheilhaft, solche Spitalzüge gleich mit einer ständigen Begleitung zu versehen, wozu vorzugsweise die freiwillige Krankenpflege die Hand bieten kann. Von dem Stationsorte und dem Fassungsvermögen der Spitalzüge ist der Arzt der betreffenden Etappeninspektion sogleich zu benachrichtigen, welchem auch die zur Aufnahme von Kranken der Etappeninspektion bestimmten und vollkommen bereiten Spitäler des Inlandes, das Fassungsvermögen derselben, und allenfalls die Reihenfolge, in welcher diese Spitäler benützt werden sollen, mitzutheilen ist, damit derselbe die ganze Disposition für die Evacuirung im Einvernehmen mit dem Eisenbahnbeamten der Etappeninspektion in jedem Falle selbständig beantragen kann.

VI.

Vorbereitungen zum Evacuirungs-Transporte.

Nach dem Befehl zum Evacuiren.

17. Auf erhaltenen Befehl zur Evacuirung gehen alle weiteren Anordnungen von dem Commandanten des betreffenden Feldspitales aus. Insbesondere ist die Bestimmung, wer sitzend oder wer liegend zu transportiren ist, dann in welche Wagenklasse die Kranken oder Verwundeten

untergebracht werden sollen, durch den dirigirenden Arzt des zu evacuirenden Feldspitals, eventuell den dirigirenden Arzt des Verbandplatzes zu treffen.

Sollte ein Feldspital in Gefahr sein, dem Gegner in die Hände zu fallen, so ist die Evacuirung von dem Feldspital-Commandanten selbst anzuordnen, und zwar ist aus der Kategorie a (Ziffer 2) nebst allem verfügbaren Materiale des Spitales ein eigener Transport zu machen, der in der Nähe des Kriegsschauplatzes unterzubringen ist. Die nicht Transportablen mit den für sie nöthigen Aerzten und dem entsprechenden Materiale erwarten die Ankunft des Gegners unter dem Schutze der Genfer Convention. Die vollkommen gut Transportirbaren sind unter Aufbietung aller noch zu erlangenden Transportmittel hinter die Armee, am besten in die Nähe eines Eisenbahnstranges zu schaffen, und ist über die ganze Verfügung Meldung zu machen.

Begleitpersonal.

18. Die den Transport begleitenden Aerzte, Oberkrankenwärter und Krankenwärter bestimmt der dirigirende Arzt des Feldspitals, eventuell des Verbandplatzes. Als allgemeiner Anhaltspunkt mag dienen, dass in der Regel auf je 100 Verwundete ein Arzt, zwei Oberkrankenwärter und für den Wagen mindestens 1 Krankenwärter erforderlich sind, welche vor Allem von den Hilfsvereinen zu stellen und nur im äussersten Nothfalle dem Personal des zu evacuirenden Spitals zu entnehmen sind. Sanitätssoldaten dürfen nur dann hiezu verwendet werden, wenn mit Sicherheit zu erwarten ist, dass sie für die Dauer des Hin- und Rücktransportes für ihre eigentliche Bestimmung nicht in Anspruch genommen werden.

In den Personenwagen kann bei Mangel an Personal der Krankenwärter durch einen zuverlässigen Leichtverwundeten ersetzt werden, welcher dann eigens instruirt werden muss. Das in solchen Transporten eingeübte Personal wird im Verlaufe des Krieges möglichst immer wieder hiezu verwendet.

Sollte die Begleitung des Transportes durch einen Offizier nothwendig erscheinen, z. B. bei Gefangenen, so hat der Commandant des Feldspitals, eventuell des Verbandplatzes, hiefür Sorge zu tragen.

Instruction desselben.

19. Die den Transport begleitenden Aerzte haben sich mit dem erforderlichen Verbandzeuge, Apparaten zur Blutstillung und Arzneimitteln zu versehen.

Das Wärterpersonal muss über Alles, was es zu beobachten hat, durch die Aerzte näher instruirt, und insbesondere angewiesen werden, bei etwa eintretenden Blutungen oder anderen, schleunige ärztliche Hilfe erfordernden Zufällen, das Zeichen zu dem sofortigen Halten des Zuges zu geben.

Utensilien.

20. Die für die zu Transportirenden nöthigen Utensilien, als: Laternen, Decken, Leintücher, Eisbeutel, Uringläser, Leibschüsseln, Arzneimittel, Erfrischungen, Wasserkrüge, Trinkbecher, Arzneilöffel, Schwämme und Schüsseln etc. sind nach Anweisung des dirigirenden Arztes des Feldspitals oder des Verbandplatzes, wenn der Zug nicht mit solchen ausgerüstet sein sollte oder dieselben von den Reserven nicht zu erhalten wären, von dem Rechnungs-Beamten des Feldspitals, beziehungsweise Sanitätscompagnie, gegen Scheinwechsel abzugeben.

Jeder Wagen oder jedes abgeschlossene Coupé muss mit einer Signalvorrichtung versehen werden, damit in Nothfällen das Signal zum Halten des Zuges gegeben werden kann. Hiezu sind bei Tage rothe Fahnen, bei Nacht Laternen mit rothem Glas zu verwenden.

Kleidung, Effekten und Armatur der Kranken.

21. Die Bekleidung der zu befördernden Verwundeten und Kranken muss so vollständig als möglich sein, natürlich mit Hinweglassung aller unbequemen Kleidungsstücke; vorzugsweise wird daher der Mantel und die Schirmmütze in Anwendung kommen. Bei rauher Jahreszeit müssen die zu Transportirenden mit wollenen Decken versehen werden, welche den Wärmebedürftigen auch in guter Jahreszeit zu verabreichen sind.

Diejenigen Effecten der Verwundeten und Kranken, welche sie nicht in Benützung haben, oder während der Fahrt selbst verwahren können, muss das Begleitungspersonal übernehmen und für deren Mittransport sorgen. In der Regel wird das Gepäck der zu Transportirenden im Tornister verpackt in dem Wagen, in welchem sie sich befinden, untergebracht; die zu Transportirenden sind ausserdem zu befragen, ob sie Geld und Werthgegenstände der Verwaltung des zu evacuirenden Feldspitals eventuell dem Commandanten des Verbandplatzes in Verwahrung geben wollen.

Armatur- und Ausrüstungsstücke solcher Kranken oder Verwundeten, welche voraussichtlich längere Zeit dienstuntauglich bleiben, übernimmt die Verwaltung des Feldspitals, eventuell die auf dem Verbandplatze befindliche Sanitäts-Compagnie zu geeigneter Weiterbeförderung.

Mittheilungen.

22. Der Commandant des Feldspitales eventuell des Verbandplatzes muss vor Absendung eines Transportes Verwundeter respective Kranker an diejenige Anstalt, eventuell an das betreffende Etappen-Commando, an welches der Transport gerichtet ist, Mittheilung machen über die Zeit seines Eintreffens, über die Stärke des Transportes mit Ausscheidung der Kranken und Verwundeten, sowie darüber, wie viel Mann nur liegend transportirt werden können, damit bei Ankunft des Transportes die nöthigen Vorbereitungen zur Empfangnahme der Patienten, wie für das Einladen bestimmt ist, bewerkstelligt sind, die Entleerung der Eisenbahnwagen keine Verzögerung erleidet und das Begleitpersonal mittelst des nächsten Zuges zurückkehren und die Transportutensilien wieder mitnehmen kann.

Transport-Commandant.

23. Der den Transport begleitende, im Dienste älteste Arzt ist, wenn nicht eigens ein Offizier bestimmt ist, Transport-Commandant; er hat über die zu Transportirenden ein namentliches Verzeichniss in duplo zu führen. Sind Ordinationsbogen angelegt, so sind diese ebenfalls mitzunehmen. Der Transport-Commandant erhält auch einen Ausweis über das zum Transport abgegebene Material des Feldspitales.

Er hat ferners Sorge zu tragen, dass bei länger dauernden Transporten an geeigneten Haltstellen Anstalten getroffen sind für Erfrischung und Labung der zu Transportirenden, wie überhaupt bezüglich der Führung des Transportes, der Anordnungen für denselben, der Meldungen und Mittheilungen nach der Instruktion für Militärtransporte auf Eisenbahnen zu verfahren ist, und auch nach Ziffer 11 derselben eine eigene Fahrdisposition zu vereinbaren ist.

Vorsorge von Seiten der Bahnbehörden.

24. Von Seite der Eisenbahn-Verwaltungen ist dafür Sorge zu tragen, dass, wenn ein Umladen der zu Transportirenden vor dem Einladen oder nach dem Ausladen nöthig ist, hiezu geeignete Lokale bereit stehen, dass auch die Güterwagen eines Spitalzuges mit einer Beleuchtung, wie sie bei den Personenwagen üblich ist, versehen werden, dass die Wägen für die Schwerverwundeten in der Mitte des Zuges einrangirt werden, weil hier die Schwankungen und Stösse geringer sind als in den übrigen Theilen des Zuges, dass die Fahrt in möglichst schnellem Tempo vor sich gehe, und ein Anhalten auf Zwischenstationen, wenn möglich, nur insoweit

stattfinde, als diess ärztliche Funktionen, die Befriedigung natürlicher Bedürfnisse, die Einnahme frischen Trinkwassers für die Patienten und die Reinigung der benützten Gefässe erfordern. Beim Transport von Kranken mit losem Stroh ist auch auf das Feuerungsmaterial Rücksicht zu nehmen, da die Wagenthüren wegen der Ventilation nicht geschlossen werden dürfen.

Auch sind Locomotivführer und Bremser von dem Gebrauche der Signalflaggen (§ 20) in Kenntniss zu setzen, und sollen Rampen, Brückchen oder sonst entsprechende Ladevorrichtungen entweder mitgeführt oder an den Bahnhöfen bereitgehalten oder hergestellt werden, indem durch dieselben das Ein- und Ausladen sehr gefördert wird.

VII.

Verladen.

Mannschaft, Reihenfolge, Ordnung.

25. Sind so alle vorbereitende Anordnungen getroffen, so ist in angemessenem Zeitraume vor Abfahrt des Zuges zum Verladen zu schreiten.

Die Zeitdauer desselben berechnet sich nach der Anzahl und Art der Kranken, dem System der Lagerung derselben und der verfügbaren Zahl von Rampen und Sanitätssoldaten, deren für jeden gleichzeitig zu verladenden Wagen mit Rampen 2, ohne Rampen 4—6 Mann zu rechnen sind, wobei 2 in den Waggons zur Uebernahme der Kranken angestellt werden müssen.

Zuerst werden die im Liegen zu Transportirenden verladen, und erst wenn diese untergebracht sind, beginnt das Verladen der Wagen 1., 2. und 3. Klasse.

Die Kranken und Verwundeten sind in der Regel mit dem Fussende nach der Mitte des Wagens zu legen, wenn nicht nach der Bestimmung des Arztes Ort und Art der Verlegung die entgegengesetzte Lagerung nothwendig machen. Der so in der Mitte frei bleibende Raum ist für das Begleitungs- respective Pflegepersonal zu verwenden.

Bei Transporten auf Feldbettladen.

26. Bei normaler Einrichtung des Transportes, und wenn die zu Transportirenden bereits auf Feldspitalbettladen liegen, so sollen sie, wenn es die Umstände nur irgend erlauben, auf diesen liegen bleibend, in die Güterwagen gebracht werden. Sind die Wagen bereits mit Feldspitalbettladen ausgerüstet, so werden diese gegen die Bettladen ausgetauscht.

Muss der Transport bis zu den Güterwagen auf andere Weise stattfinden, so sind die Bettladen aus dem Wagen herauszunehmen, die zu Transportirenden auf dieselben nach den, bei den Sanitätskompagnien und Krankenwärter-Abtheilungen geltenden Regeln des Hebens und Legens, zu lagern und in den Wagen zu bringen, wobei zuerst die der zum Einbarkiren geöffneten Thüre gegenüber liegende Seite des Wagens belegt wird.

Bei Transporten auf Stroh.

27. Bei der Lagerung der Kranken auf Stroh werden dieselben, wenn sie auf Feldtragbahren oder Feldbettladen zur Einladestelle transportirt wurden, auf diesen in die Waggons gehoben.

Müssen die Kranken ohne Tragvorrichtung in den Wägen gehoben werden, so sind, wenn die Verletzung an der oberen Körperhälfte ist, die Verwundeten mit dieser zuerst in den Wagen zu heben; ist sie an der unteren Körperhälfte, so geschieht das Einbringen in den Wagen mit dieser voraus.

In den mit Stroh belegten Güterwagen sind die an die Längenseiten der Wagen zu liegen Kommenden zuerst einzuladen. Die schwerer Verwundeten werden auf die Mittelplätze gelegt.

Bei Transporten auf Strohsäcken.

28. Bei Lagerung der Kranken auf Strohsäcken sind ausser diesen und den daran zu befestigenden Kopfpolstern für jeden gleichzeitig zu den Waggons zu bringenden Kranken, je zwei anderthalb Manneshöhen lange Tragstangen, welche durch die Gurtschlaufen der Strohsäcke zu stecken sind, nebst zwei Sanitätssoldaten nöthig.

Das Hineinheben in die Waggons geschieht wie bei dem Transporte auf Feldbettladen. Hiebei werden 6 Kranke in einen Waggon geladen.

Bei Transporten auf Feldtragbahren.

29. Werden die Kranken auf Feldtragbahren gelagert, so ist das Einladeverfahren ganz dem Ziffer 20 für den Transport auf Feldbettladen beschriebenen analog.

Muss ein Transport auf den nach norddeutschem Systeme vom 8. Oktober 1867 eingerichteten Wagen mit den dazu gehörenden Tragbahren ausgeführt werden, so sind die Kranken, wenn es die Entfernung zulässt, mit diesen Tragbahren im Spital etc. abzuholen, damit das Umladen derselben auf dem Bahnhofe nicht mehr nöthig wird.

Der gerade zu ladende Wagen muss auf der Seite der zum Einladen verwendeten Thüre auf Wagenlänge von dem nächsten hinweggerückt werden, die Lücke in dem hintern Geländer ist zu öffnen und das Brückenblech herabzulassen. Hierauf wird die parallel mit dem Zuge auf dem Bahnhofperron stehende Trage von 2 Mann ohne jede Richtungsänderung erhoben, von 2 anderen auf dem Wagenperron Stehenden in Empfang genommen, und so durch die geöffneten Flügelthüren in den Wagen getragen.

Das Aufhängen der Tragbahren im Wagen geschieht nicht unmittelbar an den Hacken, sondern werden die Enden der Tragstangen durch die Lederringe gesteckt, welche in den starken Gummiringen an den Hacken aufgehängt sind.

Das Ausladen geschieht auf ähnliche Weise, nur muss die Trage dabei hoch genug erhoben werden, damit die Füsse nicht gegen die Gallerie der Wagenperrons stossen.

VIII.

Verhalten während des Transportes.

Allgemeine Regeln.

30. Während der Fahrt müssen die nicht nach der Windseite gelegenen Fenster respective Thüren offen gehalten werden, um dem inneren Wagenraume frische Luft und bei den Güterwagen auch Licht zuzuführen.

Bezüglich der Aufrechthaltung der Ordnung während des Transportes wird auf die Vorschriften für Eisenbahntransporte hingewiesen, zu deren Aufrechthaltung der § 38 des Verordnungsblattes Nr. 18 vom 9. April 1868 auch den Militärbeamten die Strafbefugniss eines detachirten Offiziers § 27 derselben Verordnung eingeräumt ist. An Haltstellen dürfen die zu Transportirenden oder die Wärter nur mit Bewilligung des den Zug begleitenden Offiziers oder Arztes die Wagen verlassen.

Wenn ein Kranker zurückbleiben muss oder Verzögerung eintritt.

31. Wird ein Kranker oder Verwundeter zu weiterem Transporte unfähig, so hat der den Transport begleitende Offizier oder Arzt denselben an passender Haltstelle der Ortsbehörde zu übergeben. Sollte ein Transport irgend eine Verzögerung erleiden, so ist die Anstalt, an welche der Transport gerichtet ist, und das betreffende Etappencommando hievon möglichst rasch in Kenntniss zu setzen.

IX.

Ausladen der Transporte.

Nach erfolgter Ankunft im Bahnhofe des Bestimmungsortes ist, falls von der zur Aufnahme bestimmten Anstalt oder dem Etappencommando Niemand zum Empfang des Transports anwesend sein sollte, an dieselbe zuerst Meldung zu machen und darf bis zum Eintreffen einer Anzeige von Seite der zur Uebernahme des Transportes Verpflichteten kein Kranker und Verwundeter den Wagen verlassen. 32.

Die in den Güterwagen befindlichen Kranken und Verwundeten sind zuerst auszuladen und zwar wird mit denjenigen begonnen, welche an der der Thüre gegenüberstehenden Wand sich befinden; sodann folgen die schwerer Erkrankten oder Verwundeten.

Die Transportirten werden auf den Feldspitalbettladen mit den Tragbahren oder Strohsäcken aus dem Wagen gehoben. Die auf Stroh liegenden Transportirten sollen nicht früher aus dem Wagen gehoben werden, als bis die für ihren weiteren Transport nothwendigen Tragen oder Wagen zu ihrer Aufnahmen bereit sind.

Die in den Wagen 1., 2. und 3. Klasse Befindlichen haben ihre Wagen nicht früher zu verlassen, als bis die Güterwagen geleert sind, dringende Fälle ausgenommen. Von den in mit Stroh belegten Wagen Befindlichen werden die in der Mitte Liegenden zuerst herausgehoben, um Raum zu gewinnen, sodann die schwerer Erkrankten und Verwundeten. Sind Brückenvorrichtungen vorhanden, so genügen für einen Kranken zwei Träger, ausserdem sind vier nothwendig, 2 Mann innerhalb und 2 Mann ausserhalb des Wagens.

X.

Uebergabe des Transportes.

Bescheinigung der Kranken.

Der Krankentransport-Commandant hat die Kranken und Verwundeten nach dem in Ziffer 23 erwähnten Verzeichnisse an die übernehmende Anstalt zu übergeben, welche dasselbe zu bescheinigen hat und das Duplicat behält. 33.

Sollten während des Transports im Befinden der Kranken oder Verwundeten bemerkenswerthe Veränderungen sich ergeben haben, so sind solche in beiden Verzeichnissen beizusetzen In dem abquittirten Verzeichnisse ist überdiess noch zu bemerken, in welches Spital oder Filiale die Transportirten aufgenommen wurden.

Bescheinigung des Materiales.

Nach erfolgter Aufnahme der Kranken und Verwundeten in die für sie bestimmten Localitäten hat der den Transport begleitende Offizier oder Arzt sich die allenfalls daselbst verbleibenden für den Transport quittirten Aerarialgegenstände bescheinigen zu lassen. Können diese von den Anstalten, welche die Kranken aufnehmen, ausgetauscht werden, so hat dies zu geschehen. 34.

Jedenfalls müssen die Feldspitalbettladen, Decken und Strohkopfpolster, wenn sie von einem Feldspital zum Transport abgegeben wurden, möglichst rasch wieder an dasselbe zurückgestellt werden.

Meldung.

Nach beendigter Uebergabe ist dem betreffenden Etappen-Commando Meldung darüber zu erstatten. Dieses wird, wenn nicht schon beim Abgange des Transports die betreffenden 35.

Weisungen gegeben wurden, die nothwendigen Bestimmungen treffen zur baldmöglichsten Zurückbeförderung der den Transport Begleitenden und des mitgebrachten Materiales.

Einrücken.

36. Unmittelbar nach dem Wiedereintreffen bei dem evacuirten Feldspital, eventuell bei der auf den Verbandspital kommandirt gewesenen Sanitäts-Compagnie ist das abquittirte namentliche Verzeichniss und das in § 15 erwähnte und im Sinne des § 20 ergänzte Material-Verzeichniss, sowie die Bescheinigung über das nicht mehr zurückgebrachte Material an die betreffenden Commandanten abzugeben und das übrige Material einzuliefern.

Reglement für die Kriegsthätigkeit

des bayerischen Vereines zur Pflege und Unterstützung im Felde verwundeter und erkrankter Krieger.

Genehmigt durch allerhöchste Entschliessung vom 21. Juli 1870.

1. Bei ausbrechendem Kriege kann die nach den bisherigen Erfahrungen von dem Patriotismus der Nation zu erwartende rege Betheiligung an der Fürsorge für die Pflege der Verwundeten und Kranken der Armee die Militär-Verwaltung nur dann in wirksamer Weise unterstützen, wenn einerseits die Organe der Privatwohlthätigkeit stets schnell und sicher erfahren, in welcher Richtung und in welcher Weise sie ihre Fürsorge zweckentsprechend entfalten können, und wenn andererseits die Vertheilung der freiwillig dargebotenen Dienste und Spenden auf die von den amtlichen Organen bezeichneten Bedarfspunkte zweckmässig organisirt ist.

2. Die freiwillige Krankenpflege kann aber kein selbständiger Faktor neben der amtlichen sein, sie muss vielmehr, wenn sie nicht hemmend und verwirrend auf den Betrieb des Pflegewesens einwirken soll, dem Organismus der staatlichen Sanitätspflege eingefügt und von der Staatsbehörde geleitet werden.

Wirkungskreis des Central-Comités und die Vermittlungs-Organe desselben.

3. Um daher die Opferwilligkeit der Hilfsvereine in fruchtbringende Bahnen zu leiten, und der Zersplitterung der Kräfte vorzubeugen, hat das Königlich Bayerische Kriegsministerium in der Entschliessung vom 5. März 1870 den Bayerischen Verein zur Pflege und Unterstützung im Felde verwundeter und erkrankter Krieger als das für Bayern allein berechtigte Organ der freiwilligen Krankenpflege anerkannt und bestimmt, dass alle gleichen Zwecken gewidmeten Vereine sich, um mit der im Felde stehenden Armee in Beziehung treten zu können, dem Bayerischen Landesvereine anzuschliessen, oder ihre Thätigkeit durch denselben vermitteln zu lassen haben.

4. Die leitende Spitze der freiwilligen Krankenpflege bildet in Unterordnung unter die Militär-Sanitäts-Verwaltung das Central-Comité des Vereines zur Pflege und Unterstützung im Felde verwundeter und erkrankter Krieger.

Aufgabe dieses Comités ist es, die Thätigkeit dieser Vereine und der einzelnen Opferwilligen zu konzentriren und jeder der gemeinsamen Sache schädlichen Zersplitterung vorzubeugen.

5. Das Central-Comité wird demgemäss:

1) von allen zur Unterstützung der Armee oder einzelner Theile derselben sich bildenden Vereinen, von ihren Absichten und ihren Statuten sich Kenntniss verschaffen;
2) die Gaben und die Wünsche Einzelner über ihre Thätigkeit entgegen nehmen;
3) den Vereinen angeben, worauf sich ihre Thätigkeit besonders zu richten hat und nach welchen Orten und an welche Depots, Personen etc. die für die Armee oder die Lazarethe bestimmten Gaben zu senden sind, damit sie ihre Bestimmung erreichen;
4) sich dauernd mit dem Kriegsministerium in Verbindung erhalten, um für seine Thätigkeit die leitenden Gesichtspunkte zu erfahren.

6. Das Bureau des Central-Comités, welches seinen Sitz in München hat, bildet den Centralpunkt.

Von hier aus wird die einheitliche Leitung der Vereine in den sämmtlichen Kreisen des Landes gehandhabt und einerseits durch die drei Delegirten, welche der Verein nach Massgabe des X. Theiles des Mobilisirungs-Planes für die kgl. bayerische Armee der General-Etappen-Inspektion und den Etappen-Inspektionen der beiden Armeecorps beizustellen hat, anderntheils durch die Kreis-Ausschüsse und Zweig-Vereine vermittelt.

Die verschiedenen Zwecke der freiwilligen Krankenpflege.

7. Die freiwillige Krankenpflege wird vorzugsweise im Rücken der operirenden Armee das geeignetste Feld für ihre Thätigkeit finden und zwar:

1) in der Gestellung des Begleitungs-Personales an Pflegern für die Transporte der Kranken und Verwundeten aus den Feldspitälern nach den rückliegenden Reserve-Lazarethen*) und den Vereins-Hospitälern, (§ 9);
2) in der Bereitstellung von Krankenpflegern und Krankenpflegerinnen für den etwaigen Bedarf der Militär-Lazarethe, (§ 10);
3) in der Sammlung, Zuführung und Vertheilung der freiwilligen Gaben an die Militär-Lazarethe, (§ 11);
4) in der Unterstützung der Reserve-Lazarethe, sei es durch die Uebernahme einzelner Zweige der Lazareth-Verwaltung (§ 14) oder durch die Aufnahme von Reconvalescenten (§ 15) oder endlich durch Einrichtung besonderer Vereins-Lazarethe (§ 16);
5) in der Vermittlung von Nachrichten über den Aufenthalt und die sonstige Lage verwundeter oder erkrankter Krieger an die Angehörigen derselben (§ 17).

8. Im Bereich der fechtenden Truppen wird sich zur Thätigkeit der freiwilligen Krankenpflege nur ausnahmsweise geeignete Gelegenheit bieten. Wird indess in besonderen Fällen von ihren guten Diensten Gebrauch gemacht, so ist der engste Anschluss an die betreffenden staatlichen Organe und die vollständige Unterordnung unter deren Anweisungen unerlässliche Bedingung.

Dasselbe gilt in den besonderen Fällen, wo Seiten des Landes-Hilfsvereines auf dem Kriegsschauplatze eigene Lazarethe eingerichtet werden sollten.

Gestattet das Armee-Obercommando ausnahmsweise der freiwilligen Krankenpflege den Anschluss einer für die Verwundeten bestimmten Transportkolonne an die Armee, so wird die

---

*) Unter den Feldspitälern sind im Reglement die Aufnahms- und Haupt-Feldspitäler, unter Reserve-Lazarethen jene Militärspitäler verstanden, welche die Kriegs-Verwaltung im Inlande auf ihre Kosten etablirt.

Colonne entweder einem Stabe oder einem Sanitäts-Dechament angeschlossen und es muss alsdann bei einem Gefechte den betreffenden Anordnungen des commandirenden Offizieres, beziehungsweise ordinirenden Militär-Arztes unbedingte Folge geleistet werden.

Das Transport-Begleitungs-Personal.

9. Das für den Kranken-Transport erforderliche Begleitungs-Personal (§ 7 ad 1), welches nur aus vollkommen geeigneten Persönlichkeiten bestehen darf, wird der im Rücken der operirenden Armee stationirten General-Etappen-Inspektion zur Verfügung gestellt, welche dasselbe dem Commando des Etappen-Hauptortes zur weiteren Verwendung zuweist.

Das Begleitungs-Personal hat für die Wartung und Labung der Kranken und Verwundeten während des Transportes nach den Reserve-Lazarethen und Vereins-Hospitälern zu sorgen.

Die Einrichtung von Verband- und Erfrischungs-Stationen auf den Bahnhöfen wird von den nächstbefindlichen Zweigvereinen bewerkstelligt. Die Transportmittel und das militärische Begleitungs-Personal, sowie der hiezu gehörige Arzt werden vom Staate gestellt. Angehörige des Vereines führen die Aufsicht über das Begleitungs-Personal.

Das Pflege-Personal.

10. Das Personal an Krankenpflegern und Krankenpflegerinnen (§ 7 ad 2) wird gleichfalls der General-Etappen-Inspektion zur Disposition gestellt und von dieser im Benehmen mit den Vereins-Delegirten nach dem Bedarfe den verschiedenen Kriegs-Lazarethen zugewiesen.

Nur vollständig ausgebildete und durchaus unbescholtene und zuverlässige Krankenwärter und Krankenwärterinnen dürfen zugelassen werden und sind dieselben in der Ausübung ihrer Berufsthätigkeit dem betreffenden ärztlichen Vorstande des Spitales unterstellt.

Letzterer ist berechtigt, selbständig die Entlassung derjenigen Pfleger und Pflegerinnen anzuordnen, welche nach seinem Urtheile zur Verwendung in ihrem Berufe nicht geeignet erscheinen. Ein freiwilliger Austritt darf nur dann gestattet werden, wenn daraus Nachtheile für den geordneten Krankenpflege-Betrieb nicht zu besorgen sind, namentlich aber die Möglichkeit des etwa nöthigen Ersatzes vorhanden ist.

Die ärztlichen Vorstände der Lazarethe stellen den Pflegern und Pflegerinnen bei ihrer Entlassung ein Attest über ihre Führung und die Dauer ihrer Dienstleistung aus.

Die freiwilligen Gaben.

11. Die freiwilligen Gaben (§ 7 ad 3) sind in Depots zu sammeln.

Solche Depots sollen insbesondere an den zur Armee führenden Eisenbahnlinien, sowie an jenen Orten angelegt werden, welche die General-Etappen-Inspektion als hiefür geeignet bezeichnen wird.

12. Die selbständige Führung von Transporten mit Erfrischungsgegenständen seitens der freiwilligen Krankenpflege unmittelbar zu den Truppen darf nur ausnahmsweise mit Erlaubniss des General-Etappen-Inspektors und nach Massgabe der Befehle desselben stattfinden.

13. Das Central-Comité wird von Zeit zu Zeit ein Verzeichniss derjenigen Lazareth-Bedürfnisse und Erquickungsgegenstände veröffentlichen lassen, auf welche die freiwillige Krankenpflege und die Privat-Wohlthätigkeit ihr Augenmerk vornehmlich zu richten hat.

Alles, was die Privat-Wohlthätigkeit an Labe- und Lebensmitteln, an Verbandmitteln, Apparaten und Instrumenten (letztere Gegenstände möglichst nur nach den zu veröffentlichenden Beschreibungen und Bezeichnungen) und an Wäsche etc. etc. liefert, muss einer genauen Prüfung unterzogen werden.

Die ärztlichen Vorstände der Militär-Lazarethe können nicht nur diese Prüfung der

Gegenstände vor deren Ueberweisung an die Lazarethe anstellen, sondern werden auch bestimmen, ob und welcher Gebrauch von den freiwilligen Gaben zu machen ist.

Die bei den Militärspitälern thätigen Vereinsmitglieder werden sich desshalb bezüglich der Verwendung der freiwilligen Gaben des Einverständnisses der betreffenden Spital-Aerzte versichern, andererseits werden die Letzteren den Vereinsmitgliedern bereitwilligst die Gelegenheit geben, von der Verwendung der Gaben Ueberzeugung zu nehmen.

Uebernahme von Verwaltungszweigen in den Reserve-Lazarethen.

14. Die Thätigkeit der Privat-Vereine in den Reserve-Lazarethen ist in ihrem ganzen Umfange dem Spital-Vorstande unterstellt, und es muss den Anordnungen desselben unbedingte Folge gegeben werden.

Wird etwa seitens des Vereines für diese Thätigkeit in dem Reserve-Lazarethe eine Geldentschädigung beansprucht, so wird dieselbe durch ein Abkommen mit der Armeeverwaltung voraus festgestellt.

Privatpflegestätten.

15. Anerbietungen zur unentgeltlichen Aufnahme von Reconvalescenten sind an die betreffenden Zweig-Vereine zu richten.

Den Offerten ist eine Bescheinigung der Ortsbehörde darüber beizufügen, dass die betreffende Persönlichkeit vollständige Garantie für die ordnungsmässige Pflege des oder der Aufzunehmenden gewährt.

Die Reserve-Lazarethe senden ihre Reconvalescenten durch das nächste Etappen-Commando ihrer betreffenden Ersatz-Abtheilung zu

Letztere beantragt, nachdem durch nochmalige ärztliche Untersuchung die Abgabe der Leute in Privatpflege für zulässig und nothwendig befunden worden ist, direkt bei dem betreffenden General-Commando die Zutheilung der erforderlichen Anzahl von Pflegestätten und dirigirt die Reconvalescenten unverzüglich dorthin.

Während ihres Aufenthaltes in Privatpflegestätten verbleiben die Reconvalescenten unter der Controle und dem Befehle ihrer Ersatz-Abtheilung, welche auch nach Anhörung des behandelnden Arztes in jedem einzelnen Falle bestimmt, wann der Reconvalescent zurückzukehren hat.

Ist aber die Pflegestätte in einem der Depot-Abtheilung entfernten Bezirke gelegen, so requirirt letztere die nächst befindliche Militär-Behörde wegen Uebernahme der Controle etc. etc. über die dort untergebrachten Reconvalescenten.

16. Die etwa im Rücken der operirenden Armee von Genossenschaften oder einzelnen Personen aus Privatmitteln zu errichtenden Vereins-Lazarethe (§ 4 und 7) werden in der Regel auf mindestens 20 Betten einzurichten sein.

Die militärische Controle und Disciplin über die in diesen Spitälern befindlichen Kranken und Verwundeten dauert nichtsdestoweniger fort.

Central-Nachweisungs-Bureau.

17. Die freiwillige Krankenpflege wird zur Lösung der ihr zufallenden humanen Aufgabe Nachrichten über den Aufenthalt und die sonstige Lage verwundeter oder erkrankter Krieger an deren Angehörige vermitteln, wobei es allerdings wünschenswerth ist, dass die Verwundeten oder Kranken ihren Angehörigen möglichst selbst schriftliche Nachrichten geben. Sind die Kranken hiezu ausser Stande, so haben die Organe der freiwilligen Krankenpflege die entsprechende schriftliche Benachrichtigung zu übernehmen.

Ueberdiess richtet das Central-Comité am Sitze desselben ein Central-Nachweise-Bureau

ein, welches insbesondere auf Grund der dem Comité durch das königliche Kriegsministerium oder von den einschlägigen Vereins-Organen in Spitälern zukommenden Mittheilungen über den Aufenthalt und die Lage von Verwundeten und Kranken auf Anfragen der Angehörigen Auskunft ertheilt (§ 7 ad 4).

18. Alle zur Uebernahme von Krankenpfleger-Diensten bereitstehenden Genossenschaften und Personen werden seitens des Kriegsministeriums durch eine öffentliche Bekanntmachung ersucht werden, ihre Anerbieten durch die betreffenden Zweig-Vereine oder Kreis-Ausschüsse oder auch unmittelbar zur Kenntniss des Central-Comité's zu bringen.

An die Vereine für freiwillige Krankenpflege wird in gleicher Weise das Ersuchen gerichtet werden, ihre Gaben an Lazareth-Bedürfnissen den Depots des Landes-Hülfsvereines und den von diesem zu bezeichnenden Bedarfsstellen zuzuweisen.

Abzeichen für das Personal.

19. Die an das Personal der freiwilligen Krankenpflege auszugebenden Armbinden mit dem rothen Kreuze sind mit einem Stempel des Central-Comités des bayerischen Landesvereines zu versehen.

Ausserdem hat Letzteres jedem seinerseits mit der Armbinde versehenen Organe der freiwilligen Krankenpflege noch eine Legitimation über die Berechtigung zum Tragen dieses Neutralitäts-Abzeichens zu ertheilen.

In dringenden Fällen können solche Legitimationen auch von den Delegirten des Vereines bei der operirenden Armee ausgestellt werden.

München, den 20. Juli 1870.

Comité des Central-Ausschusses

des bayerischen Vereines zur Pflege und Unterstützung im Felde verwundeter und erkrankter Krieger.

Graf zu Castell,
königl. Obersthofmeister, I. Vereins-Vorstand.

Vorstehendes Reglement wird hiemit genehmigt.

München, den 20. Juli 1870.

Königliches Kriegsministerium.

Freiherr von Prankh.

Instruction für die Spitalzüge.

Zweck der Spitalzüge.

1. Der Zweck der Abstellung besonderer Spitalzüge ist die Ausführung combinirter Evacuirungs-Transporte mittels der Eisenbahnen.

Als allgemeiner Grundsatz ist festzuhalten, dass die Spitalzüge ihre Verwundeten zunächst von den Haupt-Feld-Spitälern, eventuell, wenn die hinlängliche Anzahl von Wägen vorhanden ist, auch von den Aufnahms-Feldspitälern zu empfangen haben.

Eine Evacuirung vom Verbandplatze unmittelbar weg ist nur dann zulässig, wenn dieser in der Eisenbahnlinie liegt und ein Transport in die Aufnahms-Feldspitäler nicht möglich ist.

Abstellung der Spitalzüge.

2. Die Anzahl und Grösse der Spitalzüge ist durch die Anzahl und Beschaffenheit der zu transportirenden Verwundeten bedingt.

Die Abstellung der Spitalzüge erfolgt Seitens der Eisenbahn-Central-Commission zunächst auf Grund der dessfallsigen Mittheilungen der Haupt- und Aufnahms-Feldspitäler und beziehungsweise Etappen-Inspectionen.

Diese Mittheilungen haben die zu transportirenden Verwundeten in nur liegend und sitzend transportirbaren auszuscheiden.

Als Stationsort der Spitalzüge wird, wo möglich ein Eisenbahn-Knotenpunkt oder sonstige geeignete Eisenbahn-Etappenstation gewählt werden; dieser Bestimmungsort wird je nach den Standorten der Feld-Spitäler für jeden Transportzug besonders festgesetzt und den Feld-Spitälern, welche nicht an der Eisenbahn-Linie liegen, durch die nächstgelegenen Etappen-Commandos nach Möglichkeit der Verhältnisse so rechtzeitig bekannt gegeben werden, dass sie ihre zum Transport bestimmten Verwundeten an den Stationsort des Spitalzuges verbringen können.

Zusammensetzung der Spitalzüge.

3. Ein Spitalzug hat in der Regel und bis auf Weiteres aus: 4 Personen-Wagen II. Classe, 3 Personen-Wagen III. Classe und 15 gedeckten mit besonderen Transporteinrichtungen versehenen Wägen, welche auf jeder Seite Plakate mit der Aufschrift „Spitalzug Nr. . . .“ führen, zu bestehen.

Ausserdem enthält derselbe die nöthigen Brems- und Gepäck-Wagen.

Begleit-Personal.

4. Das ständige Begleitpersonal eines solchen Spitalzuges besteht aus 1 Offizier als Zugscommandanten; von Civil und von dem Central-Hilfsverein gestellt: 1 dirigirenden und 2 weiteren Aerzten, 1 Ober- und 17 Krankenwärtern und 1 Material- und Inventar-Verwalter.

Ausrüstung der Spitalzüge.

5. Jedem Spitalzug werden Seitens der Militär-Verwaltung 3 Feldtragbahren für den Transport der nicht in den gedeckten, sondern in den gewöhnlichen Personen-Wägen sich befindlichen, jedoch nicht marschfähigen Verwundeten mitgegeben.

Jeder der 15 gedeckten Wägen eines Spitalzuges ist zur Aufnahme von nur 4 liegend transportirbaren Verwundeten eingerichtet, und enthält zu diesem Zwecke: 2 Systeme (Tragvorrichtungen) zur Aufnahme von 4 Feldbettladen mit Ueberzügen, 4 Strohsäcken, 4 Kopf-

polster, 4—8 Leintüchern und 8 wollenen Decken; ausserdem für den Krankenwärter: 1 Matraze, 1 Kopfpolster und 1 Sitzbrett; 1 Rampe (Vorrichtung zum Ein- und Ausladen der Verwundeten) und endlich 1 im Innern des Wagens befestigte Laterne.

Die ausserdem für jeden Wagen, in welchen sich Verwundete befinden, für ärztliche Hilfe und für Pflege derselben benöthigten Utensilien und Medicamente, Verbandzeug, Eisbeutel, Wasserkrüge, Leibschüsseln, Trinkbecher etc. etc. werden, soweit sie nicht von den Hilfs-Vereinen für Unterstützung der Verwundeten geliefert werden, von der Militär-Verwaltung beschafft.

Obliegenheiten des Begleitpersonals der Spitalzüge im Allgemeinen.

6. Der den Spitalzug führende Offizier vereinigt im Allgemeinen in sich die Leitung des Dienstes, der Disciplin und der Oekonomie.

Ueber die auf den Spitalzug befindlichen Militärpersonen steht ihm die Disciplinargewalt eines selbständigen Commandanten zu.

Rein ärztliche Anordnungen gehen lediglich von dem dirigirenden Arzte aus, bezüglich aller nicht rein ärztlichen Verhältnisse und der hierwegen zu treffenden Massregeln tritt der dirigirende Arzt mit dem Zugs-Commandanten in das geeignete Benehmen und wird letzterer den Vollzug der vereinbarten Massregeln durch die ihm zu Gebote stehenden Mittel kräftigst führen.

Für die Verwaltung und Beaufsichtigung des Inventars der Spitalzüge (§ 5) während des Transportes, dann beim Ein- und Ausladen der Verwundeten hat, soweit dasselbe Eigenthum des Militär- oder Eisenbahn-Aerars ist, der Zugscommandant zu sorgen, der zur Beaufsichtigung und Verwaltung des den Hilfs-Vereinen gehörigen Inventars von diesen aufgestellte Verwalter und namentlich auch der Oberkrankenwärter wird jedoch den Zugs-Commandanten bei Beaufsichtigung des ärarialischen Inventares möglichst unterstützen.

Im Besondern in Beziehung auf das Inventar.

7. Beim Abgange des Spitalzuges von seinem Ausrüstungsorte erhält der Zugs-Commandant eine Nachweisung der sämmtlichen in den Wägen befindlichen ärarialischen Inventargegenstände.

Dessgleichen erhält der Material-Verwalter ein Formular, um die sich während des Transportes im Stande des ärarialischen Inventars in jedem einzelnen Wagen ergebenden Aenderungen seinerseits constatiren zu können.

Der Oberkrankenwärter wird den Material-Verwalter dabei thunlichst unterstützen, und seinerseits die Krankenwärter zur geeigneten Vormerkung der Abgänge oder auch Zugänge in den ärarialischen Inventargegenständen veranlassen.

Auf Grund aller dieser Befehle hat der Zugs-Commandant die oben bezeichnete Nachweisung nach den im Formular gegebenen Andeutungen zu führen und stets evident zu halten.

Constatirung der Abgänge am Inventar.

8. Nachdem die Feldspitäler, von welchen die Spitalzüge in der Regel die Verwundeten erhalten, die gleichen Feldbettladen und übrigen Bettfournituren, wie die Spitalzüge besitzen, so werden für den Fall, dass die Verwundeten auf den Feldbettladen der Spitäler oder sonstigen Fournituren derselben in die Spitalzüge gebracht werden müssen, diese Inventargegenstände lediglich gegenseitig ausgetauscht, und können daher selbst Veränderungen im Stande des Inventars nicht eintreten.

Müssen an den Bestimmungsorten der Verwundeten wegen Mangels geeigneter Transportmittel von den Bahnhöfen bis in die Spitäler die Feldtragbahren und beziehungsweise Feldbettladen der Spitalzüge oder auch einzelne der übrigen Bettfournituren, als Strohsäcke,

Decken etc. etc. mitgegeben werden, so hat der Zugs-Commandant dafür Sorge zu treffen, dass diese Gegenstände alsbald wieder vollständig zurück und gehörigen Orts in die Spitalzüge gebracht werden.

Ist diess wegen Kürze der Aufenthaltszeit des Zuges oder aus anderen triftigen Gründen nicht thunlich, so hat so weit möglich der Transport-Commandant von dem übernehmenden Spital sich eine Bescheinigung des zurückgelassenen Inventars zu erholen, jedenfalls aber hierüber in der Nachweisung (§ 7) Vormerkung zu machen und Anordnung zu treffen, dass dieses Inventar bis zur Rückkehr des Spitalzuges wieder auf den Bahnhof gebracht und bis zur Empfangnahme von dem Zugs-Commandanten Seitens der Bahn-Verwaltung beziehungsweise dem am Bahnhofe befindlichen Etappen-Commando gehörig beaufsichtigt werde. Die in den gedeckten Wagen angebrachten Vorrichtungen zur Aufnahme der Feldbettladen dürfen niemals aus den Wagen genommen werden.

Verhalten während des Transportes.

9. Das Verfahren beim Ein- und Ausladen der Verwundeten in und aus den Spitalzügen, sowie das Verhalten während des Transports, richtet sich nach den dessfallsigen, in der Instruction für den Transport Verwundeter und Kranker sub Ziffer 25 bis mit 32 gegebenen Bestimmungen, worüber das Personal der Spitalzüge gehörig zu instruiren ist.

Bemerkt wird dazu, dass es zur Erleichterung der Abgabe der Verwundeten an den Ausladeorten zweckmässig erscheint, die für die Militär-Spitäler bestimmten Franzosen schon beim Einladen so weit möglich getrennt von den deutschen Verwundeten gemeinschaftlich in die Wägen unterzubringen.

Bei länger dauernden Transporten hat der Zugs-Commandant an geeigneten Haltstationen für Beschaffung der Verpflegung der Verwundeten und des übrigen auf dem Zuge befindlichen Personals zu sorgen.

Soferne die Kosten hiefür nicht von den Hilfs-Vereinen und beziehungsweise für die Aerzte und Krankenwärter etc. etc. von diesen selbst bestritten werden, erfolgt deren Uebernahme auf Rechnung des Militär-Aerares, eine sofortige Bezahlung findet jedoch nicht statt, sondern hat der Zugs-Commandant über die Anzahl der verabreichten Portionen lediglich Empfangsbescheinigung zu geben und Gegenbescheinigung zu erheben.

Sind die Spitalzüge genöthigt, während des Transportes an einer Station zu übernachten, so hat der Zugs-Commandant bei den Bahnverwaltungen resp. Etappenkommandos für Bereitstellung geeigneter Lokale und der nöthigen Fournituren zur Unterkunft der Verwundeten zu sorgen.

Nachweisung über Aufnahme und Ablieferung der Verwundeten.

10. Ueber sämmtliche von den Feldspitälern oder nach Umständen von den Verbandplätzen in die Spitalzüge aufgenommenen Verwundeten hat der Zugs-Commandant ein namentliches Verzeichniss zu führen und jede Abgabe von Verwundeten an die einzelnen Spitäler hierin nach Anleitung des Formulars vorzumerken.

Die Aufstellung dieses Verzeichnisses unterliegt bei Uebernahme der Verwundeten von den Feld-Spitälern keiner besondern Schwierigkeit, da letztere ohnediess über die von ihnen evacuirten Verwundeten dem Transport-Commandanten ein namentliches Verzeichniss zuzustellen haben. Ist ein solches Verzeichniss nicht schon vorhanden, so muss dasselbe während des Einladens der Verwundeten erstellt werden, und haben zu diesem Behufe vorzugsweise der Oberkrankenwärter und die Krankenwärter behilflich zu sein.

Die Gebrauchspapiere zur Erstellung dieser namentlichen Verzeichnisse sowie jene für die

Fertigung der Inventars-Nachweisungen (§ 7 und 8) werden von der Eisenbahn-Central-Commission in genügender Anzahl abgegeben.

Schlussbemerkung.

11. Nach beendigter Uebergabe aller Verwundeten hat der Transport-Commandant hierüber der Eisenbahn-Central-Commission unter Vorlage der Transportgegenscheine, Bescheinigungen über empfangene Verpflegung für die Verwundeten der Nachweisung des Inventars etc. sowie des namentlichen Verzeichnisses der Verwundeten Meldung zu erstatten und die weitere Verfügung abzuwarten.

München, den 22. August 1870.

Die Eisenbahn-Central-Commission.

Instruction

für die mit der Behandlung der Dampfheizung in den Eisenbahn-Waggons betrauten Heizer.

Die Behandlung der Dampfheizung in den Eisenbahnwaggons zerfällt in zwei Theile, nämlich in jene des Dampfkessels und in jene der Dampfleitung.

Bei Behandlung des senkrecht stehenden Röhrendampfkessels hat der Heizer zuerst auf die richtige Einhaltung des Niveaus des Wassers zu sehen, was er am Wasserstandsglase, und im Falle dieses zerbrochen sein sollte, an den drei Probirhähnen ersehen kann. Wenn der Kessel auf seine richtige Höhe mit Wasser gefüllt ist, so muss das Niveau des Wassers in der Mitte der Länge des Wasserstandsglases sich zeigen. Bricht das Wasserstandsglas, während der Kessel im geheizten Zustande ist, so muss mittelst der Zugstange, welche die zwei Hähne am Wasserstandsanzeiger mittelst Kurbeln verbindet, sofort dieser Hahn geschlossen, das zerbrochene Glas herausgenommen und dann durch ein Ersatzglas ersetzt werden. Während des zerbrochenen Zustandes des Wasserstandsglases muss beim Oeffnen des mittleren Probirhahnes noch Wasser herauslaufen, beim obersten Hahne aber nur Dampf. Kommt beim mittleren Hahne kein Wasser, so ist sogleich der untere zu öffnen, und hier muss absolut Wasser herausfliessen; ist dieses nicht der Fall, so hat der Heizer die neben angebrachte Handpumpe in Thätigkeit zu setzen und so lange zu pumpen, bis Wasser nicht nur beim untersten, sondern auch beim mittleren Hahne herausfliesst. Höher als auf sein berechnetes Niveau braucht der Kessel nicht mit Wasser gefüllt zu werden, da beim obersten Probirhahne, wie gesagt, niemals Wasser, sondern nur Dampf erscheinen soll.

Ist der Kessel richtig mit Wasser gefüllt, so hat der Heizer mit dem Heizen zu beginnen, und so lange fortzufahren, bis der Manometer drei Atmosphären Ueberdruck zeigt; höher braucht der Dampf nie gesteigert zu werden.

Sobald dieser Dampfdruck erreicht ist, muss der Dampf in die Leitung gelassen werden und muss die Feuerung dann so unterhalten werden, dass, während sämmtliche Waggonsröhren

mit Dampf gespeist, das heisst erwärmt sind, nur ein Dampfdruck von Einer Atmosphäre im Kessel stattfindet.

Nur in den Pausen, wo kein Dampf in die Leitung eingelassen wird, wird das Ventil, welches den Abdampf in das unten befindliche Reservoir leitet, geöffnet und nur so lange der Dampf eingelassen, bis das Speisewasser gut handwarm wird, welches der Heizer durch Anfühlen des Saugrohres der Saugpumpe am leichtesten erkennt. Das Feuer ist daher immer so schwach als möglich zu unterhalten, damit die Spannung des Dampfs je nach Bedürfniss von 1 bis 3 Atmosphären erhalten wird.

Wenigstens alle acht Tage hat der Heizer die drei Kaminklappen zu öffnen, und von oben nach unten die Siederöhren mit einem Wischer auszuputzen.

Alle vier Wochen soll der Kessel ausgewaschen werden, was in folgender Weise zu geschehen hat:

Nach Auslöschen des Feuers im Kessel lässt man die Dampfspanne bis auf eine halbe Atmosphäre sinken, öffnet allmälig das Ablassventil, das am tiefsten Punkte des Kessels angebracht ist, und lässt so alles Wasser mit dem darin befindlichen unten abgelagerten Kesselsand ablaufen. Hierauf wird das Mannsloch geöffnet, um sich zu überzeugen, ob der lose, feine Kesselstein entfernt ist. Findet man, dass dieses noch nicht erreicht ist, und dass der Kesselstein sich an die Siederöhren festgesetzt hat, so schliesst man das Mannsloch wieder dicht zu, füllt den Kessel bis auf sein gehöriges Niveau mit Wasser, und mischt dieses mit ½ Prozent Schwefelsäure von 33 Grad, was ungefähr zwei Pfund bei diesen kleinen Dampfkesseln gleichkommt. Dieses mit Säure gemischte Wasser kocht man im Kessel zwei Stunden lang, lässt es dann wieder ganz ablaufen, öffnet nochmals das vordere Mannsloch und spritzt alsdann mit einer Handspritze vermittelst eines Schlauches frisches Wasser an die Röhren, um dieselben von dem durch den Kochprozess abgelösten Wasserstein vollends zu reinigen, und lässt hierauf dieses Wasser ganz ablaufen. Nach dieser Operation wird das Mannsloch dicht geschlossen, der Kessel neuerdings auf sein Niveau mit Wasser angefüllt und angeheizt. Da neben jedem Kessel die Speisepumpe befestigt ist, so hat der Heizer hauptsächlich darauf zu sehen, dass das am Kessel angebrachte Speiserohrventil geöffnet ist, wenn er nöthig hat, Wasser in den Kessel zu pumpen. Ferners hat er ebenso darauf zu achten, dass in dem unter dem Wagen befindlichen Wasserreservoir genügend viel Wasser vorhanden ist, was er am besten an dem am Ende des Wagens angebrachten Bogenrohre mit der Hand befühlen kann. Dann hat der Heizer besonders auf Reinlichkeit zu sehen und alle blanken Theile schön rein zu halten.

Sollte je ein Siederohr undicht werden, so macht er im Feuerraume dasselbe in Ermanglung eines eisernen Zapfens mit einem hölzernen Zapfen zu.

Die Dampf- und anderen Ventile sollen hübsch langsam geöffnet und geschlossen, und weder beim Oeffnen noch beim Schliessen derselben grosse Gewalt angewendet werden. —

Der zweite Theil ist die Behandlung der Heizung vom Kessel aus in die Waggons.

Der Dampf tritt vom Kessel in zwei Röhren senkrecht abwärts, wovon die eine Röhre unter dem Fussboden des Wagens nach hinten, die andere nach vorne verzweigt und mit einem Wirbelhahne abgeschlossen werden kann, und an welchem eine Schlauchverschraubnng sich befindet, und von wo mittelst der vulkanisirten Kautschukschläuche der Dampf von einem Wagen in den andern geleitet wird. In der Mitte von jedem dieser Schläuche ist ein kleiner Wirbelhahn angebracht, um das in dem abwärts gebogenen, einen Sack bildenden Schlauch sich sammelnde Condensationswasser ablassen zu können. Der Maschinist oder Heizer hat bei jeder Station, an welcher fünf bis zehn Minuten angehalten wird, diese kleinen Hähne zu öffnen und vor Abgang des Zuges wieder zu schliessen.

In Betreff der Dampfeinströmung hat der Heizer sich nach der äusseren Temperatur zu richten. Bei grosser Kälte hat er eine bis zwei Stunden vor Abgang des Zuges Dampf zu

erzeugen, durch die Waggons zu lassen, und die Temperatur in dem äussersten Wagen des Zuges zu beobachten.

Ehe und bevor die Abfahrtszeit ist, lässt er bei allen Condensationshähnchen das Condensationswasser ab. Es ist nicht nöthig, dass der Dampf fortwährend durch die Röhren in den Waggons streiche, sondern wenn die Waggons vor der Abfahrtszeit auf einen entsprechenden Wärmegrad erwärmt werden, genügt es, wenn er immer eine halbe Stunde lang (nur bei strenger Kälte dreiviertel Stunden lang) den Dampf circuliren lässt, die andere halbe Stunde dann zur Entfernung des gebildeten Condensationswassers benützt, und muss sich der Heizer nach der längeren oder kürzeren Fahrzeit von Station zu Station selbst eine Eintheilung machen. Wenn der Heizer von einer Station zur andern den Dampf circuliren lässt, dann bei der nächsten Anhaltstation den Dampf absperrt, und alle Condensationshähne öffnet und geöffnet lässt bis zur zweitnächsten Station, dann dieselben während des Anhaltens schliesst, nachdem er vorher schon das Dampfventil geöffnet hat, so wird er immer eine gleichmässige Temperatur in den Waggons erhalten und das Condensationswasser immer gehörig entfernen können, so dass der Dampfcirculation kein Hemmniss erwächst, dieselbe sich vielmehr rasch in alle Waggons vertheilen kann. Wenn mehr als sechs Waggons in einem Zuge geheizt werden sollen, so soll der Dampfkesselwagen in der Mitte der zu beheizenden Waggons stehen und können in diesem Falle dann Züge bis zwölf Waggons vom Kesselwaggon aus geheizt werden. Bei solch grossen Zügen lässt der Heizer immer abwechselnd eine halbe bis drei Viertel Stunde in die vorderen sechs Waggons und in der anderen halben bis drei Viertel Stunden in die hinteren sechs Waggons Dampf ein und benützt die Pause, wo der Dampf nicht durchstreicht, immer zur Entfernung des Condensationswassers in eben beschriebener Weise. Sollte ein vulkanisirter Kautschukschlauch beschädigt oder während der Fahrt undicht werden, so dass der Dampf entweicht, so hat der Heizer zuerst das Dampfventil am Kessel, dann aber die zwei Hähne an den Enden des Waggons, wo der beschädigte Schlauch ist, zu schliessen.

Nachdem diese Hähne mittelst des Schlüssels geschlossen worden sind, wird der defecte Schlauch abgeschraubt und an dessen Stelle ein Reserveschlauch geschraubt, welche Operation höchstens eine bis zwei Stunden dauern kann. Ist der Ersatzschlauch eingesetzt, so werden die zwei grösseren Hähne und das Dampfventil am Kessel wieder geöffnet und der Dampf wieder in Circulation gesetzt.

Jeder Heizer soll wenigstens 3 bis 4 Reserveschläuche haben; ebenso erhält er die verschiedenen benöthigten Schlüssel zu den Hähnen und Ventilen. Wenn Waggons angehängt werden, so hat der Conducteur diess dem Heizer schon eine Station früher, als dieses vorgenommen werden soll, mitzutheilen, damit der Heizer gleich nachdem der Zug stille steht, die gleiche Operation mit dem Entfernen des Schlauches vornehmen kann, wie eben beschrieben wurde.

Da das Wasser in dem Reservoir zur Speisung der Kessel auf die grösste Strecke in Bayern reicht, von Lindau bis Hof, so hat der Heizer bei den grossen Hauptstationen Augsburg, Nürnberg, Bamberg u. a. m. immer Zeit genug, nach dem Wasserstand im Reservoir zu sehen und dessen gehörige Höhe zu erhalten, damit er nie in Verlegenheit komme.

Um allen Störungen vorzubeugen, ist es erforderlich, der schon bestehenden Instruction noch Folgendes beizufügen, und wird einer pünktlichen Befolgung desselben entgegen gesehen.

Bei Ankunft des Zuges ist das im Reservoir befindliche Wasser so heiss als möglich zu machen, und darf in keinem Falle der zu bedienende Kessel eher verlassen werden, bevor nicht das Feuer durchgeraumt, der Aschenkasten entleert, wenn erforderlich die Siederöhren ausgezogen und die Kesselgarnitur, Wasserstand und Probirhähnchen, Regulatoren und Pumpen-

bestandtheile sowohl in brauchbarem, als auch gereinigten Zustande für die nächste Fahrt sich befinden.

Bleibt der zu bedienende Wagen länger als über Nacht stehen, dann ist bei Frostwetter am nächstfolgenden Tage zu sorgen, dass kein Einfrieren stattfindet, und wenn erforderlich der Kessel zu heizen, das Reservoirwasser zu erwärmen, ferner die Ventilgehäuse zu öffnen, sowie die Ventile herauszunehmen.

Sollte sich ein Defectwerden der Pumpe oder Kesselbestandtheile zeigen, dann ist sofortige Anzeige nach Ankunft des Zuges dem jourhabenden Wagenmeister zu erstatten, um die erforderliche Reparatur sogleich zu ermöglichen.

Für jeden Schaden, der durch Nichtbeachtung dieser Vorschriften entsteht, ist laut hoher Entschliessung vom 18. November Nr. 41667 der betreffende Heizer verantwortlich.

Königl. Oberpost- und Bahnamt für Oberbayern.

Graf Reigersberg.

Da bei Eintritt strenger Kälte es nicht unmöglich wäre, dass die an den Heizwagen angebrachten Wasserreservoirs eingefrieren und beschädiget werden, wenn dagegen nicht entsprechende Vorsorge getroffen wird, so sind die Heizer anzuweisen, in allen Fällen, wo der Heizwagen längere Zeit, ohne gebraucht zu werden, stehen bleibt, das Wasser aus demselben ablaufen zu lassen.

Wenn der Heizwagen nach einigen Stunden wieder in Verwendung kommt, so ist das Wasser im Reservoir durch Einlassen des Dampfes noch so weit vorzuwärmen, dass ein Einfrieren desselben in der Zwischenzeit nicht möglich ist.

Die Heizer sind entsprechend zu instruiren und für jeden Schaden, der durch Nichtbeachtung dieser Vorschrift entsteht, verantwortlich zu machen.

Generaldirection der k. b. Verkehrsanstalten.

Betriebsabtheilung:
Fischer.

Kreis.

Von Seite der Staatsbahn-Verwaltung wurde jedem Spitalzug beigegeben:

1. Ein Wagenwärter.

Derselbe hatte die Instandhaltung der Wagen zu besorgen und deren etwa durch die Fahrt nothwendig gewordenen Reparaturen vorzunehmen, sowie bei eintretender Dunkelheit die Wagen zu beleuchten.

Die zu seinem Dienste erforderlichen Requisiten und Handwerkszeuge waren: 1 französischer Schraubenschlüssel, 7 Stück diverse Schlüssel zum Anziehen der verschiedenen Schrauben der Wägen, 1 Handbeil, 2 Handhammer, 2 Flachmeissel, 1 Kreuzmeissel, 1 dreieckige Feile, 1 Schraubenzieher für Holzschrauben, 1 Hebeisen, 1 Handsäge, 1 grosse Wagenwinde, 2 grosse und 1 kleine Wagentragfeder als Reserve, einige Bremseinlagen, 3 Stricke, 1 Wasserkübel behufs Ablöschen der Bremshölzer, 4 grosse Oelkannen mit Brennöl, 1 Handkanne zum Lampenauffüllen, 1 grosse Schmierkanne mit Talg, 1 kleine Handschmierkanne.

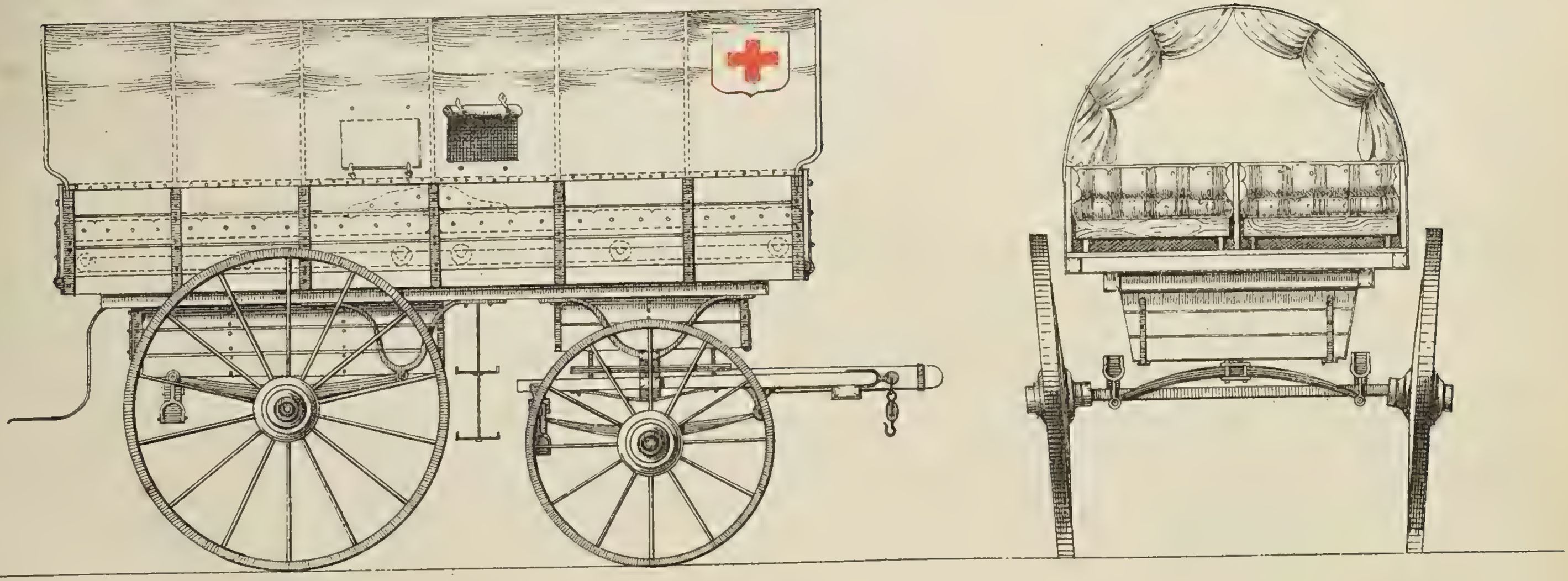
2. In den Wintermonaten ein Heizer,

welcher die Dampfheizung der Sitzwagen für Leichtverwundete und Kranke zu besorgen hatte.

Dessen Handwerkszeug bestand in: 8 Stück verschiedenen Schlüsseln zum Anziehen der Schrauben an der Dampfheizungsmaschine, 1 Wechselschlüssel, 1 Probirhammer behufs Ablassen des Wassers im Kessel, 1 Kreuzmeissel, 1 Kohlenhacke, 1 Kohlenschaufel, 1 Schürhacken, 1 Oellampe, 1 Kanne mit Oel, 1 kleine Schmierkanne für die Dampfmaschine, 7 Stück Gummischläuche zur Uebermittlung des Dampfes in die Wägen und 8 Stück solcher Reserveschläuche.

afel XII.

Verwundeten-Transport-Wagen.



ithographie der Gebrüder Obpacher, in München.

V. Abschnitt.

Ueber Verwundeten-Transportwagen.

(Tafel XII.)

Wenn hier zu dem Inhalte über bayerische Spitalzüge sich eines Weiteren von bayerischen Transportwagen für Verwundete ergangen werden soll, so gab hiezu die Veranlassung ein Schriftchen unter dem Titel: „Generalbericht des freiwilligen Sanitätscorps des Vereines zur Pflege im Felde verwundeter und erkrankter Krieger zu Frankfurt am Main über seine Thätigkeit auf dem Kriegsschauplatze.“ In demselben wird Seite 15 zweier vollständig eingerichteter bequemer bayerischer Verwundeten-Transportwagen gedacht, durch welche gar vielen Verwundeten grosse Schmerzen erspart wurden; ebenso ist später Seite 44 von zweien von der freiwilligen Krankenpflege Münchens gesandten Sanitätswagen die Sprache. —

Der bayerische Landeshilfsverein, durch seinen Delegirten in Kenntniss gesetzt von den Schwierigkeiten des Transportes Verwundeter und Kranker, der häufig auch auf gewöhnlichen Wagen mit schlechter Bespannung bewerkstelligt werden musste, — wollte auch in dieser Richtung einigermassen Hilfe bieten. In Folge Benehmens mit dem kgl. Kriegsministerium stellte dieses in bereitwilligster Weise 2 erbeutete französische Pontontrainwagen dem Centralcomité behufs Einrichtung zum Verwundeten-Transport zur Verfügung. Sie sollten dazu dienen, die Verwundeten und Kranken auf dem Kriegsschauplatze von Orten, welche abseits der Bahnlinie liegen, zu den Evacuationsstationen zu bringen.

Auf Kosten des Landeshilfsvereines war es Aufgabe des Fabrikanten Rathgeber in München, die nicht geringe Umänderung der ihm aus dem k. Zeughause überwiesenen beiden Wagen vorzunehmen, was derselbe auch in 4 Tagen dem Zwecke vollkommen entsprechend bewerkstelligte.

Es wurde nämlich in dieser kurzen Zeit von den Wagen der obere Aufsatz abgenommen und anstatt dessen eine Rahme mit niederem Port gesetzt, deren beide Stirnwandseiten man abklappen konnte. Innerhalb dieser Rahme waren genau der Bodenfläche entsprechend 4 auf Rollen gesetzte Federmatrazen eingepasst, worauf die

Verwundeten zu liegen kamen. Ueber die ganze Länge des Wagens war bogenförmig eine Plache aus wasserdichtem Tuche ausgespannt, welche an den Stirnwänden auseinandergeschlagen und an den Seitenwänden auch aufgerollt werden konnte, wodurch das Einströmen frischer Luft ermöglicht war. Um bei schlechter Witterung, während welcher die Wagen vollständig geschlossen gehalten sein mussten, das nöthige Licht zu erlangen, waren an den beiden Theilen einer Stirnwand kleine Fenster angebracht.

Die Wölbung der Decke war so hoch, dass es dem Verwundeten leicht war, darunter aufrecht zu sitzen. Unter dem Boden des Wagens, worauf die Matrazen lagen, befanden sich zwei verschliessbare Kasten zur Unterbringung von Proviant und Verbandzeug.

Nachdem nun diese Verwundeten-Transportwagen in eben beschriebener Weise hergestellt waren, erübrigte noch, die dazu erforderliche Bespannung beizuschaffen, was zu besorgen das Central-Comité ausser Stande war. Dasselbe wandte sich daher in dieser Angelegenheit wiederum an das kgl. Kriegs-Ministerium mit der Bitte, für die bezeichneten zwei nun vollständig ausgerüsteten Verwundeten-Transportwagen vierspännige Trainzüge zu bewilligen und zu beordern. Auch diese Bitte wurde genehmigt, indem das kgl. Kriegs-Ministerium sofort 4 Fuhrwesenssoldaten mit 8 vollständig neu adjustirten Pferden zur Bespannung der beiden Wagen dem Central-Comité zur Verfügung stellte. Hierauf erhielt der Verfasser von dem Central-Comité das Commissorium, neben einem Materialtransport, für das Depot Lagny bestimmt, auch die beiden Sanitätswagen nach Versailles zu bringen. Um nun letztere nicht leer mitzuführen, wurden sie ebenfalls vollauf mit Material gefüllt. Dem zur selben Zeit von München nach dem Kriegsschauplatze abgehenden (dem 18ten) Spitalzug wurde dieser ganze Transport beigegeben. Nach Ankunft in Lagny nahm der dortige Verwalter das für das Depot bestimmte Material in Empfang. —

Von hier aus kamen die beiden Verwundeten-Transportwagen sammt ihrem Inhalte mittelst der dazu gehörigen Bespannung am 11. Dezember zur grossen Freude des Chefs der Central-Commission der freiwilligen Krankenpflege für Frankreich, Graf v. Maltzan, in Versailles unbeschädigt an, woselbst das Material dem Depot einverleibt und die Wagen der Wagencolonne übergeben wurden.

Schlusswort.

Mit dem Vorstehenden könnte nun eigentlich der Verfasser die Aufgabe, die er sich gesetzt, als beendet ansehen, nachdem er dem Leser ein hinlänglich detaillirtes Bild der bayerischen Spitalzüge, ihrer Thätigkeit und ihres Nutzens vor Augen geführt und anschaulich gemacht hat.

Doch glaubt er nicht schliessen zu sollen, ohne einen und sei es noch so kurzen Rückblick auf die Zeit selbst zu werfen, welche diese Spitalzüge nothwendig gemacht hat, welcher diese Spitalzüge angehören.

Wenn durch dieselben zum Wohle der leidenden Menschheit und unserer braven heldenmüthigen Krieger und zum Heile unseres theueren Vaterlandes etwas Erspriessliches geleistet wurde, — und dass Solches der Fall war, das ist durch tausend und aber tausend lebende Zeugen bewiesen, — so war das nur möglich dadurch, dass schon lange, ja mehrere Jahre vor Ausbruch des Riesenkampfes in richtiger Vorausahnung des Kommenden Berathungen und Besprechungen gepflogen und Versuche angestellt wurden, wie und auf welche Weise am besten die Pflege und Heilung der verwundeten und kranken Krieger ausgeführt werden könnte und wie desshalb am vortheilhaftesten Spitalzüge einzurichten seien. Und wenn die bayerischen Spitalzüge so überraschend schnell ausgerüstet und gleichzeitig mit dem Ausbruch des Krieges nach dem Schauplatz desselben abgeschickt werden konnten, so war diess eben auch nur möglich dadurch, dass schon lange vorher im Frieden hiefür gerüstet und gesorgt worden war.

Schon in einer Sitzung der Eisenbahn-Central-Commission im März 1869 war nemlich von Seite des Militärmitgliedes derselben der Antrag gestellt worden, „die Eisenbahndirection in Hannover, bei der sich Personenwagen IV. Klasse nach der bis dahin für militärische Zwecke als am geeignetsten anerkannten Art zum Krankentransporte eingerichtet befinden sollten, um Uebersendung eines solchen Waggons zu ersuchen". Noch im Herbste des Jahres 1869 wurde ein Hannovraner Waggon IV. Klasse nebst den dazu gehörigen Einrichtungen zum Verwundetentransporte nach München geschickt und wurde dessen Prüfung einer technischen Versuchscommission übertragen, welche bestand aus: Oberstlieutenant

Weiss als Vorsitzenden; dem Commandanten der 1. Sanitätscompagnie, Hauptmann Schmuck (später Blume); dem Arzte derselben, Regimentsarzt Dr. Friedrich. Beigezogen wurde der Stabsarzt des Generalcommando's München, Dr. v. Sicherer und die Eisenbahn-Central-Commission.

Diese Prüfung war nach der Untersuchung am 15. und der Probefahrt nach Starnberg am 16. September 1869 nicht zu Gunsten des hannovranischen Systems ausgefallen, indem Bayern weder hiezu geeignete Eisenbahnwaggons besitzt, noch das Material der Sanitätscompagnien zur Ausrüstung solcher Waggons tauglich befunden wurde, auch die Befestigung der Bahren in Gummiringen, vorzüglich um letztere als eventuelle Vorbereitungsgegenstände zu magaziniren, als unsolid erkannt werden musste. Dagegen schien das in dem Auszuge aus der k. preussischen „Anleitung zur Beförderung verwundeter und kranker Militärs" angedeutete System der Einrichtung bedeckter Güterwagen für die Einführung in Bayern um so mehr geeignet, als dasselbe auch technisch und ärztlich zweckmässig zu sein versprach.

Die durch Kriegs-Ministerial-Reskript vom 25. September 1869 nach Antrag des Generalquartiermeister-Stabes erlaubte Ausführung von Proben mit diesem Systeme erwies dasselbe sowohl bei den Detail-Versuchen, als auch bei der schliesslich am 3. Januar 1870 ausgeführten Probefahrt nach Starnberg als vollkommen praktisch und auch auf die in Bayern schon bestehenden Verhältnisse anwendbar, so dass die Instruktion für Ausführung von Sanitätstransporten unterm 21. April 1870 provisorisch aufgestellt werden konnte.

Der nochmals umgearbeitete Entwurf wurde, da der Krieg drohte, nach dem Resumé der bisherigen Erfahrung schleunigst abgeschlossen, commissionell berathen und am 16. Juli vom Generalquartiermeister-Stabe mit dem Antrage an das kgl. Kriegs-Ministerium vorgelegt, dieselben als Vorschrift einzuführen und durch den Druck zu vervielfältigen. Diesem Antrage folgte am 17. Juli der weitere auf Genehmigung zur Einrichtung von 4 completen Sanitätszügen.

Es folgte hierauf ein Personenwechsel, wornach Oberstlieutenant Graf v. Ysenburg als neues Militärmitglied designirt, Generalmajor Gerstner zum Vorsitzenden der Eisenbahn-Central-Commission ernannt wurde. Der vollständigen Vorbereitung der Sanitätszüge, welcher durch den Generalquartiermeister-Stab die grösste Aufmerksamkeit geschenkt wurde — war es zu danken, dass der erste bayerische Sanitätszug München **schon** unterm 7. August, dem Tage nach der Schlacht bei Wörth, verlassen konnte.

Wie aber von Staatswegen Nichts verabsäumt, sondern Alles wohl vorbereitet worden war, was beim Eintritt der von allen Denkenden vorausgeahnten und vorausgesehenen Eventualität nothwendig war, so hatte sich die freiwillige Wohlthätigkeit mit Vorliebe auf das Gebiet der Hilfeleistung im Kriegsfalle geworfen.

Die Hilfsvereine in Bayern, welchen der Krieg des Jahres 1866 ihre Entstehung gegeben — sie betrachteten mit dem Ende desselben ihre Thätigkeit nicht abge-

schlossen, sie erklärten sich als permanent, suchten sich noch weiter im Lande zu verzweigen und auszudehnen, und wenn sie zunächst sich auf eine zu entwickelnde Friedensthätigkeit und die in dieser Richtung zu lösenden Aufgaben verlegten, — so liessen sie gleichwohl nicht die Möglichkeit eines bald bevorstehenden Krieges aus dem Auge und sorgten für Ansammlung der nöthigen Mittel.

Vor Allem war es die geliebte Königin Mutter Marie, die schon im Kriege 1866 durch ihr aufopferndes, wahrhaft erhebendes Wirken in den Spitälern im Herzen des bayerischen Volkes und seines Heeres sich ein unvergänglich Denkmal gesetzt hatte, — welche schon im Dezember 1869, da noch Niemand an einen so baldigen Ausbruch des Krieges dachte, — mit ihrem aus Hohenschwangau datirten Aufrufe den bayerischen Frauenverein zu neuer Thätigkeit in's Leben rief.

Der bayerische Landeshilfsverein hatte sich gleichfalls auch in den Friedensjahren thätig und rührig erwiesen, hatte eine Verbindung mit den übrigen deutschen Central-Hilfsvereinen auf der internationalen Conferenz zu Berlin im April 1869 eingegangen und nichts verabsäumt, sich für den Fall des Wiederausbruchs eines Krieges vorzubereiten. Und als dann wirklich im Juli 1870 plötzlich im Westen sich unheilvolle Gewitterwolken aufthürmten und die Kriegsfurie losbrach und als der nationalgesinnte Fürst auf dem bayerischen Königsthrone in Bundestreue den casus foederis als gegeben erklärte und die Söhne seines Landes aufbot, gemeinsam mit den Brüdern aus Norden hinzuziehen, zu halten die Wacht am Rhein, dass der Erbfeind nicht hereinbreche in die Gauen des deutschen Vaterlandes — da mit einem Schlage entwickelte sich allenhalben im Lande eine fieberhafte Thätigkeit zur Vorbereitung für den Dienst im Gebiet der freiwilligen Krankenpflege, Männer, Frauen und Jungfrauen wetteiferten als Mitglieder der Kreis- und Zweigvereine im Wirken hochherziger Humanität.

Was der Landeshilfsverein in Verbindung mit dem Frauenverein geleistet, welche im königl. Odeon ihren Sitz aufgeschlagen, mit welch unermüdlicher Ausdauer und Hingebung die Mitglieder derselben für die nationale Sache gewirkt, das näher zu beschreiben konnte zwar nicht Aufgabe des Verfassers sein, aber erwähnen muss er es, da ja nur dieser gemeinsamen Thätigkeit das Zustandekommen der von ihm beschriebenen Spitalzüge zu verdanken ist. Das Gleiche gilt von vielen andern schon bestandenen Privat-Vereinen und Genossenschaften, unter denen ganz besonders die freiwillige Feuerwehr und die Turner sich hervorgethan haben.

Schon am ersten Tage nach dem Ausbruch des Krieges hatte der Landesausschuss der freiwilligen Feuerwehren einen Aufruf an dieselben für Uebernahme des Transportes und der Pflege der Verwundeten erlassen, welcher Aufruf überall Wiederhall fand, indem die Feuerwehren und Turner aller Orten freiwillige Sanitäts-Colonnen bildeten, in München unter der Leitung des k. Hauptmanns J. Horn von der 1. Sanitätscompagnie, der sich um ihre Ausbildung im Krankendienste ein wesentliches Verdienst erworben hat.

Nur diesem vereinten patriotischen Zusammenwirken aller Kräfte waren die grossen Erfolge auf dem Gebiete der freiwilligen Krankenpflege, war insbesondere das Zustandekommen so vieler Spitalzüge zu verdanken, und dass tausend und abertausend von des Vaterlands besten Söhnen den Ihrigen, dem Vaterlande erhalten worden. Sie alle sind die lebendigen Zeugen dieses segensvollen Wirkens. Sie alle werden wohl Zeit ihres Lebens in dankesvoller Erinnerung derjenigen gedenken, welche in liebevoller Pflege sich ihrer angenommen, — hat doch der Verfasser bereits selbst mannigfache Beweise der Dankbarkeit aus Nah und Fern erfahren. —

Ehe der Verfasser von dem geneigten Leser Abschied nimmt, hält er sich verpflichtet, um Nachsicht zu bitten für die Mängel des Schriftchens, dessen Abfassung er schon im Frühjahre beabsichtigte, woran er aber durch seinen wiederholten Abgang mit Spitalzügen nach Frankreich und seine später erfolgte Erkrankung verhindert war. —

Die Intention, die ihn bei der Abfassung leitete, der Wunsch, der ihn beseelt, war: Ein Fundament, oder auch nur einen Baustein geschaffen zu haben, auf und mit dem andere Berufenere weiter bauen; möchten sich die Männer finden, welche hiezu den Willen haben und diesen thatkräftig in Ausführung bringen, zum Heile unseres grossen, einigen, deutschen Vaterlandes, dem unsere Liebe geweiht bleibt für alle Zeit! —

BSB Bayerische StaatsBibliothek
MDZ Münchener DigitalisierungsZentrum Digitale Bibliothek

Hirschberg, Reinhold

Die bayerischen Spitalzüge im deutsch-französischen Kriege 1870/71

München 1872
Bamberg, Staatsbibliothek -- A.cur.q.4
urn:nbn:de:bvb:12-bsb11416008-1